JAHRGANG 16
JANUAR 1967

1

32 542

A 4933 E

DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU
UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN



TRANSPRESS VEB VERLAG FÜR VERKEHRSWESEN
VERLAGSPOSTAMT BERLIN · EINZELPREIS MDN 1,–



DER MODELLEISENBAHNER

FACHZEITSCHRIFT FÜR DEN MODELLEISENBAHNBAU UND ALLE FREUNDE DER EISENBAHN

Organ des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes



1 JANUAR 1967 · BERLIN · 16. JAHRGANG



Herausgeber: Deutscher Modelleisenbahn-Verband, Redaktion: „Der Modelleisenbahner"; Verantwortlicher Redakteur: Ing. Klaus Gerlach; Redakteur: Hans Steckmann; Redaktionsanschrift: 108 Berlin, Französische Straße 13/14; Fernsprecher: 22 02 31; grafische Gestaltung: Evelin Gillmann.
Erscheint im transpress VEB Verlag für Verkehrswesen; Verlagsleiter: Herbert Linz; Chefredakteur des Verlages: Dipl.-Ing.-Ök. Max Kinze. Erscheint monatlich. Bezugspreis 1,– MDN. **Alleinige Anzeigenannahme:** DEWAG WERBUNG, 102 Berlin, Rosenthaler Straße 28/31, und alle DEWAG-Betriebe und Zweigstellen in den Bezirken der DDR. Gültige Preisliste Nr. 6. Druck: (52) Nationales Druckhaus VOB National, 1055 Berlin, Lizenz-Nr. 1151. Nachdruck, Übersetzungen und Auszüge nur mit Quellenangabe. Für unverlangte Manuskripte keine Gewähr.
Bestellungen nehmen entgegen: DDR: Sämtliche Postämter, der örtliche Buchhandel und der Verlag – soweit Liefermöglichkeit. Weiterhin die Postämter der Bundesrepublik sowie Westberlins. Auslieferung für den Postbezug in der Bundesrepublik und Westberlin durch HELIOS Vertriebs GmbH, Berlin-Borsigwalde, Eichborndamm 141–167. UdSSR: Bestellungen nehmen die städtischen Abteilungen von Sojuzpechatj bzw. Postämter und Postkontore entgegen. Bulgarien: Raznoisznos, 1. rue Assen, Sofia. China: Guizi Shudian, P. O. B. 88, Peking. CSSR: Orbis, Zeitungsvertrieb, Praha XII, Orbis Zeitungsvertrieb, Bratislava, Leningradska ul. 14. Polen: Ruch, ul. Wilcza 46 Warszawa 10. Rumänien: Cartimex, P. O. B. 134/135, Bukarest. Ungarn: Kultura, P. O. B. 146, Budapest 62. VR Korea: Koreanische Gesellschaft für den Export und Import von Druckerzeugnissen Chulpanmul, Nam Gu Dong Heung Dong Pyongyang. Albanien: Ndermarrja Shtetnore Botimeve, Tirana. Übriges Ausland: Örtlicher Buchhandel. Bezugsmöglichkeiten nennen der Deutsche Buch-Export und -Import GmbH, 701 Leipzig, Leninstraße 16, und der Verlag.

INHALT

Titelbild

SVT 18.16.04 im Rostocker Hauptbahnhof (siehe hierzu auch den Beitrag „Hannoversche Eisenbahnfreunde Gäste der DR" auf den Seiten 7 bis 9)

Foto: Heinrich Räer, Hildesheim

Rücktitelbild

Hart zu schaffen macht der Winter auch dem Modelleisenbahnbetrieb. Motivausschnitt der (Winter)-Heimanlage unseres Lesers Rolf Kluge

Foto: Rolf Kluge, Lommatzsch

In Vorbereitung

Bericht vom 1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes
Lichtsignale für die Nenngröße N
Bauanleitung für eine Lokomotive der Baureihe 91^3

1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes

Am 3. und 4. Dezember 1966 fand im Reichsbahn-Erholungsheim „Ernst Thälmann" in Schwarzburg (Thüringen) der 1. Verbandstag des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes statt. Generalsekretär Helmut Reinert konnte 113 ordentliche Delegierte und 20 Ehrengäste zu diesem 1. Verbandstag begrüßen. Unter ihnen waren anwesend der Generalsekretär des Landesvereines der ungarischen Modelleisenbahner Otto Petrik und ein weiterer Modelleisenbahner Ungarns, Herr Dr.-Ing. Endre Kerkápoly, Leiter des Lehrstuhls für Eisenbahnbau an der Technischen Universität für Bau- und Verkehrswesen Budapest.

Leider konnte wegen Erkrankung der Präsident des DMV, Staatssekretär und 1. Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesen Helmut Scholz an der Tagung nicht teilnehmen. In seinem Auftrage und im Auftrage des Präsidiums gab der Vizepräsident, Dr. Ehrhard Thiele, den Rechenschaftsbericht.

Nachdem die Tagesordnung einstimmig angenommen wurde, sind folgende Herren in das Arbeitspräsidium gewählt worden: Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dr. Ehrhard Thiele, Dipl.-Gw. Günter Mai, Hansotto Voigt, Helmut Reinert und Otto Petrik. Das Präsidium übertrug die Leitung des Verbandstages an Herrn Reinert.

Im Rechenschaftsbericht des Präsidiums wurde herausgearbeitet, daß sich der Deutsche Modelleisenbahn-Verband in den ersten vier Jahren seines Bestehens gefestigt hat und nun breiter in die Öffentlichkeit treten muß. Als der Verband gegründet wurde, bestanden in der DDR 25 Arbeitsgemeinschaften, zum 1. Verbandstag waren es schon 119 Arbeitsgemeinschaften. Diese Zahlen dürfen aber nicht darüber hinwegtäuschen, daß es noch viele Tausende Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn gibt, die noch nicht Mitglied des Verbandes sind. Besonders hervorgehoben wurde, daß verstärkt die Jugendarbeit zu organisieren sei. Für die Jugendarbeit ist ein dritter Vizepräsident, Herr Dipl.-Gw. Günter Mai, gewählt worden. Auch muß sich in Zukunft die Zusammenarbeit mit den Organen der Volksbildung und auch der Pioniereisenbahn verbessern. Bei der Wahl des neuen Präsidiums sind entsprechende Vertreter bestätigt worden.

Die Diskussionsbeiträge gaben wertvolle Erfahrungen, Hinweise und Vorschläge, die sich besonders auf die oben genannten Schwerpunkte konzentrieren. Besonders hervorzuheben war der Diskussionsbeitrag des Herrn Dipl.-Ing. Max Baumberg von der VES-M Halle, der sich dafür einsetzen wird, daß das zu schaffende Zentralarchiv des DMV eine wertvolle Sammlung von Zeichnungen, Fotos usw. enthält. Herr Baumberg betonte besonders, daß die Berührungspunkte zwischen der Deutschen Reichsbahn und dem DMV wesentlich häufiger sind, als er bisher vermutete. Er führte aus, daß sich bei der Modellprojektierung auch im Bereich der Maschinenwirtschaft für die Arbeitsgemeinschaften große Aufgaben ergeben. Es wäre zweckmäßig, in Vorbereitung des Traktionswechsels die Umgestaltung von Bahnbetriebswerken im Modell durchzuexerzieren, dabei Vor- und Nachteile zu erfassen, die bei einer theoretischen Abhandlung leicht übersehen werden können. Die leitenden Funktionäre der Deutschen Reichsbahn sind nicht in der Lage, sich im großen Umfange mit der Eisenbahngeschichte zu befassen. Es muß daher Aufgabe der Eisenbahnfreunde sein, Vergangenes, das geschichtlichen Wert hat, nicht untergehen zu lassen. Dies ist eine Aufgabe für den DMV, an deren Lösung die verantwortlichen Stellen der Deutschen Reichsbahn durch eine kontrollierte Öffnung der Archive gern mitarbeiten werden. Die VES-M Halle ist bereit, in Zusammenarbeit mit dem Präsidium des DMV eine Übersicht zu schaffen, welche Unterlagen in ihren Archiven vorhanden sind und den Modelleisenbahnern und Eisenbahnfreunden zur Verfügung gestellt werden können.

Herr Dipl.-Ing. Michael Huth überbrachte die Grüße des Vorsitzenden der Pionierorganisation „Ernst Thälmann". Er befürwortete eine enge Verbindung zwischen der Pionierorganisation und des DMV und wies darauf hin, daß durch die gute finanzielle Unterstützung des Verbandes große materiell-technische Kapazitäten vorhanden sind, die für die Ausbildung von Schülern und Jungen Pionieren genutzt werden müssen. Der Erfolg der Arbeit des DMV ist nicht nur in der Anzahl der Lehrlinge für die Deutsche Reichsbahn zu suchen, sondern auch darin, daß in den jungen Menschen die Liebe zur kollektiven Arbeit und das technische Verständnis geweckt werden, das als Grundlage auch für andere Berufe gilt.

Über die sehr guten Diskussionsbeiträge wird Generalsekretär Helmut Reinert im Heft 2 noch ausführlich berichten.

Nach der Diskussion wurde das neue Präsidium des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes mit folgender Zusammensetzung einstimmig gewählt:

Präsident: Staatssekretär und Erster Stellvertreter des Ministers für Verkehrswesens Helmut Scholz, Berlin. Vizepräsidenten: Dr. Ehrhard Thiele, Berlin – Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Dresden – Dipl.-Gw. Günter Mai, Berlin – Generalsekretär: Ing. Helmut Reinert, Berlin. Präsidiumsmitglieder: Ing. Klaus Gerlach, Berlin – Ing. Werner Gitt, Leipzig – Dipl.-Ing. oec. Heinz Horn, Sonneberg – Dipl.-Ing. Michael Huth, Berlin – Ing. Martin Klemt, Schwerin – Helmut Kohlberger, Berlin – Horst Schobel, Berlin – Ing. Rudolf Starus, Forst – Hansotto Voigt, Dresden – Johannes Weigel, Karl-Marx-Stadt.

In die Zentrale Revisionskommission sind die Herren Karlheinz Brust, Achim Delang, Frithjof Thiele und Werner Burandt gewählt worden.

Als Anerkennung für hervorragende Leistungen beim Aufbau des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes konnte im Auftrag des Ministers für Verkehrswesen an Herrn Klaus Gerlach die Verdienstmedaille der Deutschen Reichsbahn Stufe II und an Prof. Dr.-Ing. habil. Harald Kurz, Helmut Kohlberger und Fritz Rust die Verdienstmedaille der Stufe I verliehen werden.

Die ebenfalls um die Entwicklung des DMV bemühten Herren Karlheinz Brust, Hansotto Voigt, Willibald Taud, Lothar Krause, Martin Klemt, Rudolf Hoff, Helmut Wendel, Heinz Heiß, Fritz Bernhardt und Dr. Ehrhard Thiele erhielten Ehrenurkunden und Präsente.

Allen unseren Lesern ein frohes neues Jahr und viele Erfolge im Beruf sowie ein glückliches Familienleben!

Aufruf zum XIV. Internationalen Modellbahnwettbewerb 1967

Воззвание к XIV ому международному соревнованию железно-дор. модельщиков в 1967 г.

Call to the XIVth International Model Railway Competition 1967

Appel à la XIVième compétition internationale des modélistes ferroviaires en 1967

Der XIV. Internationale Modellbahnwettbewerb und die Modellbahnausstellung finden in OSTRAVA (ČSSR) in der Zeit vom 23. 9. bis 22. 10. 1967 statt.

Um die traditionelle freundschaftliche Zusammenarbeit der Modelleisenbahner zu vertiefen, rufen die unterzeichnenden Organe die Modelleisenbahner aller europäischen Länder auf, am XIV. Internationalen Modelleisenbahnwettbewerb teilzunehmen.

Wettbewerbsbedingungen

I. Teilnahmeberechtigung

Teilnahmeberechtigt sind alle Modelleisenbahner als Einzelpersonen sowie alle Modelleisenbahnklubs, -zirkel und -arbeitsgemeinschaften als Kollektive aus allen Ländern Europas. Die Angehörigen der Jury sind von der Beteiligung ausgeschlossen.

II. Wettbewerbsgruppen

Es werden folgende fünf Gruppen von Wettbewerbsmodellen gebildet:

A) Modelltriebfahrzeuge mit eigener Kraftquelle
   1. selbst angefertigte Modelle
   2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

B) Modelleisenbahnfahrzeuge ohne eigene Kraftquelle
   1. selbst angefertigte Modelle
   2. Umbauten von Industriemodellen (frisierte Modelle)

C) Modelle von Hochbauten und Modelleisenbahnzubehör (Empfangsgebäude, Stellwerke, Güterböden, Weichen, Brücken usw.)

D) Historische Modelle

E) Technische Funktionsmodelle und spezielle Einrichtungen für Fernsteuerung (Weichenantriebe, Drehscheiben, Schaltelemente, Signale usw.)

III. Bewertung

a) Die Modelle werden in den oben genannten Gruppen in folgenden Nenngrößen bewertet: N, TT, H0 und 0. Außerdem erfolgt eine weitere Trennung in die folgenden zwei Altersgruppen:
   1. Teilnehmer bis 18 Jahre
   2. Teilnehmer über 18 Jahre.

b) Die Bewertung sämtlicher Wettbewerbsmodelle wird durch die Jury nach den in der ČSSR gültigen Bewertungstabellen vorgenommen. Die Jury setzt sich aus je zwei Delegierten der unterzeichnenden Organe zusammen. Außerdem wird noch der Vorsitzende der Jury durch den Veranstalter bestimmt. Die Entscheidungen der Jury sind endgültig. Der Rechtsweg bleibt ausgeschlossen.

IV. Einsendung der Modelle

Sämtliche Wettbewerbsarbeiten müssen spätestens bis zum 15. 9. 1967 an folgende Adresse eingesandt werden: Ústřední klub železničních modelářů, ČSSR, Praha 1, Opletalova 29.

Jedes Modell ist genau mit Namen und Vornamen des Einsenders zu kennzeichnen. Außerdem werden noch folgende Angaben gewünscht: Anschrift, Alter und Beruf (bei Kollektivteilnehmern noch die Anschrift des Kollektivs, Angaben über das Modell, Nenngröße und die Gruppe, in welche das Modell eingeteilt werden soll).

Die Modelle müssen gut verpackt sein. Nach Möglichkeit soll die Größe eines gewöhnlichen Postpakets (bzw. eine Expreßgutsendung) nicht überschritten werden. Das Porto für die Einsendung trägt der Teilnehmer, während das Rückporto durch den Veranstalter getragen wird.

Alle eingesandten Modelle sind gegen Schäden und Verlust auf dem Gebiet der ČSSR versichert. Diese Versicherung tritt vom Zeitpunkt der Übernahme bis zur Rückgabe in Kraft. Um eine mögliche Beschädigung der Modelle zu vermeiden und die Zollabfertigung zu erleichtern wird empfohlen die Modelle durch die einzelnen Landes-Modelleisenbahnverbände gemeinsam einzusenden.

V. Auszeichnungen

Die Preisverteilung und Auszeichnung erfolgt in OSTRAVA am 23. 9. 1967 vor der Eröffnung der Ausstellung. Als Preise werden für die 1. bis 3. Plätze Medaillen, Urkunden und Sachspenden vergeben. Alle anderen Teilnehmer bekommen eine Teilnehmerurkunde, worauf die errungene Punktzahl eingetragen wird. Diese Urkunden sollen als Unterlage zur Anerkennung der Leistungsklasse dienen.

Viel Erfolg den Teilnehmern!

Der Zentrale Klub der Modelleisenbahner der ČSSR
Deutscher Modelleisenbahn-Verband
Ungarischer Modelleisenbahn-Verband
Zentrale Kommission für Modellbau LOK, Polen
Redaktion „Der Modelleisenbahner"

(Anmerkung: Benötigte Punktzahl der einzelnen Leistungsklassen:

I. Klasse – mindestens 90 Punkte
II. Klasse – mindestens 75 Punkte
III. Klasse – mindestens 50 Punkte
Maximal zu erreichende Punktzahl 100)

Richtlinien für die Teilnehmer aus der Deutschen Demokratischen Republik

Für alle Wettbewerbsteilnehmer aus der DDR finden in den Reichsbahndirektionsbezirken Vorausentscheide statt. Es gelten hierfür die gleichen Wettbewerbsbedingungen wie für den XIII. Internationalen Wettbewerb. Die Einsendungstermine und die Anschriften zu den bezirklichen Wettbewerben werden noch gesondert bekanntgegeben. Wir weisen darauf hin, daß nur Teilnehmer an den bezirklichen Wettbewerben zum Internationalen Wettbewerb in OSTRAVA zugelassen werden.

Die zu den bezirklichen Wettbewerben eingesandten Modelle werden anschließend in einer Ausstellung der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Ort und Zeit der Ausstellungen werden noch bekanntgegeben.

Deutscher Modelleisenbahn-Verband
– Präsidium –

XIV. mezinárodní soutez a vystava zeleznicních modelu 1967

XIV. mezinárodní soutěž a výstava železničních modelů se v letošním roce koná v OSTRAVĚ ve dnech 23. 9.–22. 10. 1967.

Podepsané organizace vyzývají železniční modeláře ze všech evropských zemí k účasti na XIV. mezinárodní soutěži a výstavě železničních modelů. Cílem je prohloubit mezinárodní přátelskou spolupráci železničních modelářů.

Soutěžní podmínky:

I. Oprávnění k účasti

K účasti na soutěži jsou oprávněni všichni železniční modeláři jako jednotlivci, kluby železničních modelářů, kroužky a skupiny jako kolektivy ze všech zemí Evropy.

Příslušníci mezinárodní rozhodčí komise jsou z účasti na soutěži vyloučeni.

II. Soutěžní kategorie

Soutěž železničních modelů je vypsána v pěti kategoriích:

A – Kolejová vozidla s vlastním pohonem (trakční)
   1. samostatně zhotovené modely
   2. upravené tovární výrobky

B – Kolejová vozidla bez vlastního pohonu (vagony)
   1. samostatně zhotovené modely
   2. upravené tovární výrobky

C – Modely staveb a příslušenství ke kolejištím (nádraží, hradla, skladiště, výhybky, mosty apod.)

D – Historické modely

E – Funkční technické modely a speciální zařízení pro dálkové ovládání (ovládání výhybek, točny, ovládací prvky, signály apod.)

III. Hodnocení

a) Modely budou hodnoceny ve shora uvedených kategoriích a ve jmenovitých velikostech: N, TT, H0 a 0. Kromě toho budou při hodnocení rozlišovány dvě věkové skupiny podle věku modelářů:
   1. Účastníci do 18 let (junioři)
   2. Účastníci nad 18 let (senioři)

b) Všechny soutěžní modely budou hodnoceny podle bodovacích tabulek platných v ČSSR (zveřejněny v příručce »ABC železničního modelářství«, vydané nakl. Naše vojsko v r. 1965).
   V mezinárodní rozhodčí komisi budou zastoupeny podepsané organizace dvěma rozhodčími. Kromě toho bude pořadatelem určen ještě předseda mezinárodní rozhodčí komise.

Rozhodnutí mezinárodní rozhodčí komise jsou konečná.

IV. Zasílání modelů

Všechny soutěžní modely musí být zaslány nejpozději do 15. 9. 1967 na adresu:

Ústřední klub železničních modelářů ČSSR, Praha 1, Opletalova 29. Každý model (event. obal) musí být označen příjmením a jménem odesilatele. Dále je třeba uvést tyto údaje:

Adresu, stáří a povolání (u kolektivních účastníků ještě adresu klubu, kroužku apod.), hlavní údaje o modelu (název – typ, jmenovitá velikost, kategorie, ve které má být model hodnocen, event. poznámky nebo pokyny pro zacházení s modelem).

Modely musí být dobře zabaleny. Podle možnosti by neměly přesahovat velikost obyčejné poštovní zásilky (nebo expresní zásilky).

Poštovné za odeslání modelu na soutěž a výstavu hradí účastník soutěže, poštovné za vrácení modelu hradí pořadatel. Všechny zaslané modely jsou na území ČSSR pojištěny proti poškození a ztrátě.

Pojištění vstupuje v platnost dnem převzetí a končí dnem předání modelu.

Modely doporučujeme zasílat společně (hromadně) prostřednictvím jednotlivých ústředních orgánů národních svazů železničních modelářů, aby bylo jednak omezeno nebezpečí možného poškození modelů a jednak usnadněno celní odbavení.

V. Vyhlášení výsledků

Rozdílení cen bude v OSTRAVĚ v prostorách výstaviště dne 23. 9. 1967 před slavnostním otevřením výstavy. Za 1. – 3. místo budou uděleny medaile s diplomy a věcné ceny. Všichni další obdrží diplomy, na nichž bude uveden počet získaných bodů. Diplomy budou podkladem pro udělování výkonnostních tříd.

Hodně úspěchů všem účastníkům!

Ústřední klub železničních modelářů ČSSR
Německý svaz železničních modelářů
Redakce »Der Modelleisenbahner«
Maďarský svaz železničních modelářů
Ústřední modelárská sekce LOK, Polsko

Poznámka: Nutný počet bodů pro získání výkonnostních tříd:

I. třída – nejméně 90 bodů
II. třída – nejméně 75 bodů
III. třída – nejméně 50 bodů

Felhívas a XIV. Nemzetközi Vasútmodellezö Pályázatra 1967

A XIV. Nemzetközi Vasútmodellező Pályázatot és a vele kapcsolatos kiállítást Ostravában, 1967, 23. 9. – 22. 10. rendezzük.

A vasútmodellezők hagyományos baráti együttműködésének további elmélyítése érdekében az alulírott szervezetek felhívják valamennyi európai ország vasútmodellezőit, hogy vegyenek részt a XIV. Nemzetközi Vasútmodellező Pályázaton.

Pályázati feltételek

I. Részvétel

Részvételre jogosult Európa minden országából minden vasútmodellező egyénileg, vagy bármely vasútmodellező klub, kör vagy munkacsoport kollektíven.

A zsüri tagjai a részvételből ki vannak zárva.

II. Pályázati kategóriák

A pályázaton résztvevő modellek a következő öt csoportba sorolhatók:

A) Vonójármű modellek meghajtással
   1. saját készítésü modellek
   2. átépített gyári modellek (frizírozás)

B) Vasúti modelljárművek meghajtás nélkül
   1. saját készítésü modellek
   2. átépített gyári modellek (frizírozás)

C) Magasépítmények és egyéb vasúti berendezések modelljei (felvételi épületek, váltóházak, raktárak, sorompók, vágányok, kitérők, hidak stb.)

D) Történelmi modellek

E) Müködö müszaki modellek és specialis távirányító berendezések (váltóállitóművek, fordítókorongok, kapcsolási építőelemek, jelzők stb.)

III. Elbírálás

a) A modellek a fenti csoportok szerint, a következő építési nagyságokban kerülnek elbírálásra: N, TT, H0 és O. Ezen belül megkülönböztetjük a következő két korcsoportot:
   1. résztvevők 18 éves korig.
   2. résztvevők 18 év felett.

b) A zsűri valamennyi modellt a csehszlovák szabályzat szerint fogja értékelni. A zsürit az aláíró szervezetek 2–2 küldötte képezi, ezenkívül a zsüri elnökét a rendező szerv jelöli ki. A zsüri döntése végleges.

IV. A modellek beküldése

A pályázatra valamennyi munkát legkésőbb 1967 15. 9. 1967 -ig a következő címre kell beküldeni: Ústřední klub železničních modelářů ČSSR, Praha 1, Opletalova 29.

Minden modellt meg kell jelölni a beküldő teljes nevével. Ezenkívül szükségesek a következő adatok: cím, életkor és foglalkozás (kollektív résztvevőknél a kollektíva címe), a modell jellemző adatai (építési nagysá és besorolási kategória, esetleges kezelési utasítás).

A modelleket jól be kell csomagolni. A csomag lehetőleg ne haladja meg a közönséges postacsomag (illetve expressz küldemény) szokásos méreteit. A beküldés költségei a résztvevőt terhelik, a visszaküldésről a rendezőség gondoskodik.

Valamennyi beküldött modellt Csehszlovákia területén károsodás és veszteség ellen biztosítunk, az átvétel és visszaadás közötti időszakban.

A modellek sérülésének lehető elkerülése és a vámeljárás megkönnyítése céljából ajánlatos őket az egyes országos szervezetek útján együtt beküldeni.

V. Díjazás

A díjak és helyezések odaitélése Ostravában, 1967 23. 9. történik, a kiállítás megnyitása előtt. Díjként az 1—3. helyezettek érmet, okmányt és modellvasúti anyagot kapnak. Valamennyi résztvevő részvételi lapot kap, melyen feltüntetjük az elért pontszámot. Ezen okmányok alapján sorolható a resztvevő a megfelelő teljesítményosztályba.

A résztvevőknek sok sikert kivánunk.

A Csehslovák Vasútmodellezők Központi Klubja
Német Vasútmodellező Szövetség
A „Der Modelleisenbahner" szerkesztősége
Magyar Vasútmodellezők és Vasútbarátok Országos Egyesülete
LOK, Modellezők Központi Bizottsága, Lengyelország

Megjegyzés: Az egyes teljesítményosztályokhoz szükséges pontszámok:

I. osztály legalább 90 pont,
II. osztály legalább 75 pont,
III. osztály legalább 50 pont

Postanowienia dotyczace XIV miedzynarodowego konkursu — wystawy modelarstwa kolejowego w 1967 r.

XIV Międzynarodowy konkurs — wystawa modelarstwa kolejowego odbędzie się w Ostrawie w Czechosłowacji w czasie od 23. 9. do 22. 10. 1967 r.

Celem konkursu — wystawy jest pogłębienie tradycyjnych więzów przyjaźni oraz współpracy między modelarzami kolejowymi wszystkich krajów europejskich, których serdecznie zapraszamy do udziału w tej imprezie.

Postanowienia konkursowe

I. Udział w konkursie.

Uprawnionymi do udziału w konkursie — wystawie są wszyscy modelarze kolejowi z całej Europy pracujący indywidualnie jak również członkowie kółek, klubów i innych zrzeszeń modelarskich.

Członkowie Jury nie mogą wystawiać swoich prac w konkursie — wystawie, w której pełnią funkcje sędziowskie.

II. Podział na grupy.

Modele zgłoszone na konkurs — wystawę mogą brać udział w następujących pięciu grupach:

A. Modele kolejowe z napędem mechanicznym z własnym źródłem zasilania:
   1. wykonane osobiście
   2. przerobione z modeli fabrycznych.
B. Modele kolejowe bez napędu:
   1. wykonane osobiście
   2. przerobione z modeli fabrycznych.
C. Modele budynków i urządzeń stacyjnych oraz detali modelarskich (budynki starcji rozdzielczych, stanowiska pracy, magazyny, przekładnie, wiadukty, mosty itp).
D. Modele historyczne.
E. Modele funkcjonalne i wyposażone w specjalne urządzenia do zdalnego kierowania (samoczynne przekładnie, ruchome obrotnice, zdalnie uruchamiane semafory, zmiana świateł itp).

III. Ocena

a) Zgłoszone modele będą oceniane w wyżej wymienionych grupach w następujących podziałkach: N, TT H0 i 0. Poza tym obowiązywać będzie podział uczestników na dwie grupy według wieku, mianowicie:
   1. uczestnicy do 18 lat
   2. uczestnicy powyżej 18 lat.
b) Sumowanie ocen członków Jury odbywaćsię będzie według aktualnie obowiązujących tabel punktacji wydanych w Czechosłowacji.
   Jury składa się z dwóch członków upoważnionych do oceny modeli przez swój związek. Poza tym z jednego przedstawiciela wyznaczonego przez organizatora, który jest przewodniczącym komisji. Postanowienia Jury są ostateczne i nie podlegają zmianie.

IV. Przesyłanie modeli.

Wszystkie prace przeznaczone na konkurs-wystawę muszą być dostarczone najpóźniej do 15. 9. 1967 r. pod adres: Ústředni klub železničnich modelářu CSSR, Praha 1. Opletalova 29.

Każdy model musi posiadać wyraźnie wypisane imię i nazwisko wykonawcy. Poza tym przy każdej pracy należy podawać: dokładny adres nadawcy, wiek, zawód oraz grupę w której dana praca ma być oceniana (przy pracach zespołowych należy podawać adres nadawców, wiek i resztę danych jak wyżej).

Modele muszą być dobrze zapakowane. Według możliwości należy przesyłać je pocztą (jako przesyłki ekspresowe) wypisując wyraźnie odres nadawcy i odbiorcy.

Koszty przesyłki na konkurs — wystawę ponosi wykonawca modelu. Koszty przesyłki do nadawcy, po zakończeniu imprezy, ponosi organizator.

Wszystkie prace będą ubezpieczone od szkód i kradzieży na terenie Czechosłowacji. Objęcie ubezpieczeniem następuje od chwili przyjęcia modelu do chwili jego wysłania na adres nadawcy. Sprawy związane z ewentualnym uniknięciem uszkodzeń modeli przy kontroli celnej powinny załatwić związki krajowe we własnym zakresie.

V. Wyróżnienia.

Przyznanie miejsc i odznaczeń nastąpi w Ostrawie w dniu 23. 9. 1967 r. przed oficjalnym otwarciem wystawy. Jako nagrody będą przyznawane medale i dyplomy za I, II i III miejsce. Wszyscy pozostali otrzymają dyplom uczestnictwa oraz wyniki punktacji. Wydane dyplomy powinny służyć jako dowód prawidłowej oceny modeli.

ŻYCZYMY POWODZENIA WSZYSTKIM UCZESTNIKOM

Ústředni Klub Železničnich Modelářu CSSR
Deutscher Modelleisenbahn-Verband DDR
Magyar Vasutmodellezok Orszagos Egyesülete
Centralna Komisja Modelarstwa LOK, Polska
Redaktion „Der Modelleisenbahner".

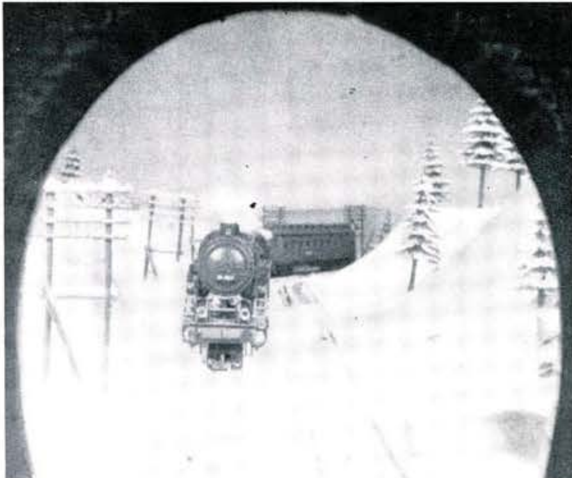
Uwaga: Ilość punktów potrzebnych do uzyskania najlepszych ocen we wszystkich klasach wynosi:

I miejsce — minimum 90 pkt.
II miejsce — minimum 75 pkt.
III miejsce — minimum 50 pkt.

Maksymalna ilość za najlepszy model w klasie wynosi 100 pkt.

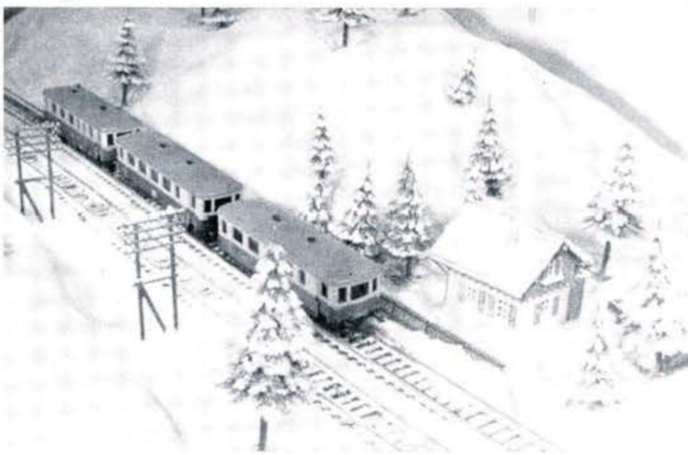
Nun ist es auch Winter geworden

... auf der 4,65 m × 2,25 m großen H0-Heimanlage unseres Lesers Joachim Richter aus Annaberg-Buchholz 2. Herr Richter hat auf seiner Anlage eine Hauptbahn in der Nenngröße H0, während eine Nebenbahn



1

2



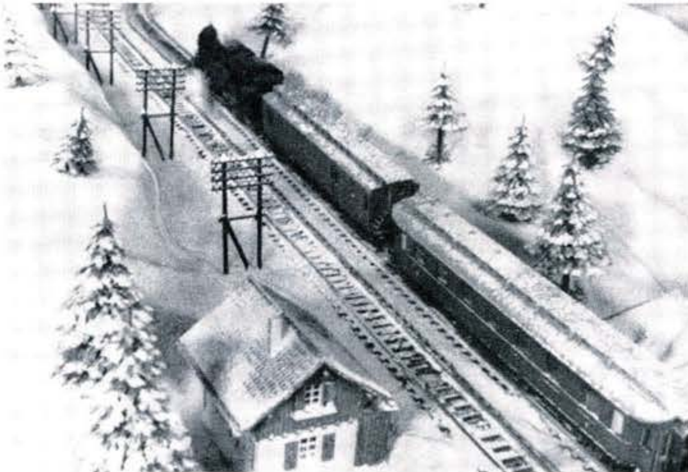
● Bild 1 Schneewehen im Einschnitt vor der Einfahrt zum großen Tunnel

● Bild 2 Im winterlichen Erzgebirge

● Bild 3 Eilzug mit einer Lok der Baureihe 84 auf der freien Strecke

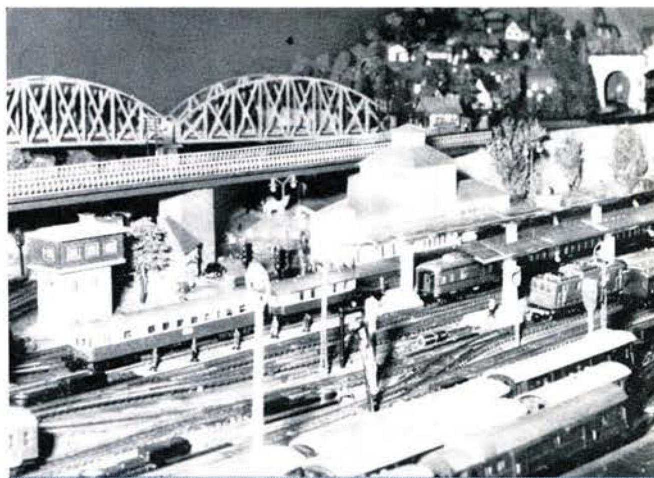
Fotos: Joachim Richter, Annaberg-Buchholz 2

3



als Kleinbahn in 12-mm-Spurweite ausgeführt ist. Auf der Anlage wurden 70 m Piko-Gleise verlegt. Alle Hochbauten sind Auhagen- bzw. Faller-Fabrikate. Neben 120 Wagen verkehren Dampflokomotiven der Baureihen 03, 23, 24, 42, 50, 55, 64, 75, 80, 85, 89 und 99 sowie Diesellokomotiven der Baureihen V 200 und BN 150. Für den Reiseverkehr sind auch einige Triebzüge eingesetzt.

Für Fotofreunde noch ein paar Tips zu den „Schneeaufnahmen": Der Schnee besteht aus Mehl, welches behutsam aufgesiebt wird und später mit einem Staubsauger wieder entfernt werden kann. Filmmaterial: ORWO NP 18, Kleinbildformat. Je nach Motiv benutze man Brennweiten von 35 mm bis zum 180-mm-Telemegor. Ein Weitwinkelobjektiv ergibt die geringsten Schärfesorgen! Die Kamera sollte auf einem festen Stativ stehen. Fotografiert wird nach der Offenblitzmethode, je Aufnahme 4 bis 6 Elektronenblitze.



3,8 m × 3,0 m groß ist die H0-Anlage des Herrn Erhard Tschiedel aus Eisenach. Sein Bastelraum ist der Dachboden – dort steht auch die Anlage. Mit Pappe verkleidete Herr Tschiedel einen Teil des Daches und schuf sich so eine gemütliche Ecke für sein Hobby. Das Motiv der Anlage ist eine zweigleisige Hauptbahn und eine eingleisige Nebenbahn. Die Gleislänge beträgt 106 m. Es sind weiterhin 52 einfache Weichen, eine doppelte Kreuzungsweiche und drei einfache Kreuzungen verlegt. Alle Hochbauten entstanden in eigener Werkstatt.

Foto: Dr. Herbert Knorr, Eisenach

Wechsel zu TT brachte Aufschwung



Nachdem Herr Ingenieur Jürgen Herrmann aus Mülsen St. Niclas bis 1961 Besitzer einer kleinen H0-Heimanlage war, brachte ihm der Wechsel zur Nenngröße TT einen erheblichen Aufschwung. Jetzt, nach etwa einjähriger Bauzeit, ist seine dritte (und die hier abgebildete) TT-Anlage auf einer Fläche von 2,0 m² fertiggestellt.

Herr Herrmann wählte als Motiv eine zweigleisige Hauptstrecke in einem bergigen Gelände. Der an der Strecke liegende Bahnhof hat fünf durchgehende Gleise und drei Bahnsteige (Bahnsteiglänge: 0,90 m). Dazu kommen noch mehrere Güterzuggleise und Abstellgleise sowie ein kleines Bahnbetriebswerk mit einem zweiständigen Lokschuppen. Somit ist ein vielseitiger und interessanter Betrieb möglich.

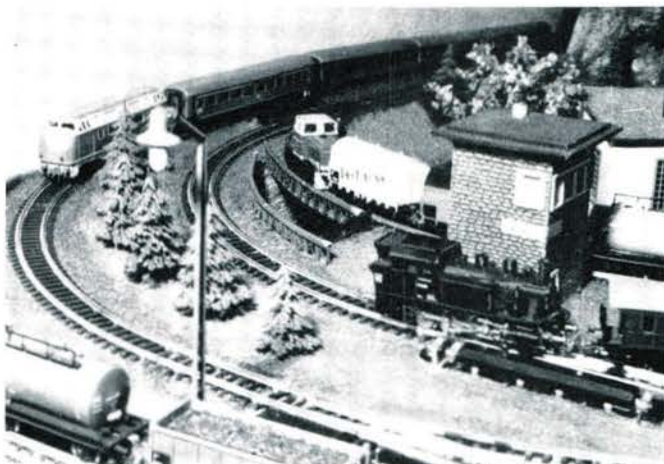
Zwei getrennte Stromkreise und drei Signale mit Zugbeeinflussung in jeder Fahrtrichtung ermöglichen, daß gleichzeitig vier Züge verkehren können. Ein durchgehendes Bahnhofsgleis und die Kehrschleife (zum Wenden der Dampflokomotiven) können wahlweise von beiden Stromkreisen versorgt werden.

Insgesamt wurden etwa 30 m Gleise und 21 Weichen verlegt.

Zur Zeit sind drei Dampflokomotiven der Baureihen 23[10], 81, 92 und zwei Diesellokomotiven der Baureihen V 200 und T 334 vorhanden. Dazu kommen noch zwölf Reisezugwagen und 24 Güterwagen.

Das Gelände besteht aus Hartfaserplatten, Pappe und Packpapier, darauf wurden dann gefärbte Sägespäne und Viskosematerial aufgeklebt.

Fotos: Ing. Jürgen Herrmann, Mülsen St. Niclas







Die hier gezeigte H0-Anlage (2,0 m × 1,2 m) des Modelleisenbahners Eberhardt Becker, Erfurt, entstand in nur zwei Monaten. Da die Ausmaße für eine H0-Anlage doch etwas zu klein sind, baute Herr Becker am linken Brettende eine Weiche ein, so daß er die Strecke beliebig verlängern kann. Herr Becker will auf keinen Fall auf D-Züge und längere Güterzüge verzichten. Darum bereitet er sich jetzt auf den Bau einer dritten Anlage („und letzte?") vor, die seine Wünsche restlos erfüllen soll.

Foto: Eberhardt Becker, Erfurt

Hannoversche Eisenbahnfreunde Gäste der DR

Железнодорожные друзья из г. Ганнофeрaгости Герм. Гос. Ж. Д. (ДР)

Railway Friends from Hannover – Guests of the German State's Railway (DR)

Les amis du chemin de fer de la ville du Hanovre étaient les hotes des C.F. de la R.D.A. (DR)

Zum dritten Mal besuchte im August dieses Jahres eine Delegation der „Eisenbahnfreunde Hannover" Strecken der Deutschen Reichsbahn in der DDR. Nachdem im September 1964 eine aus vier Personen bestehende Gruppe mit einer dreitägigen Fahrt durch den Harz und Besuchen bei den Arbeitsgemeinschaften Wernigerode und Erfurt erste Kontakte zum DMV schlug, waren vergangenes Jahr bei einer Studienfahrt nach Sachsen bereits 14 Eisenbahnenthusiasten mit von der Partie. Dieses Mal galt das Interesse der Hannoveraner Mecklenburg und besonders der Insel Rügen. 25 Eisenbahnfreunde fuhren am Mittwoch, 17. August, morgens mit dem D 111 vom hannoverschen Hauptbahnhof nach Berlin ab. Acht Tage lang sollte für sie die Eisenbahn – besonders die nördlichen Schmalspurstrecken der DR – im Mittelpunkt des Interesses stehen. Hier nun die Reiseeindrücke eines Mitglieds der hannoverschen Gruppe.

DMV-Generalsekretär Helmut Reinert muß ausgezeichnete Verbindungen zum Wettermacher haben. Als er uns an jenem Mittwoch im August kurz nach 15 Uhr auf dem Bahnhof Berlin-Friedrichstraße begrüßt, scheint die Sonne warm auf die Straßen der Hauptstadt herab. Acht Tage später beim Abschied steht das Barometer ebenfalls auf freundlich. Dazwischen liegen fast ausnahmslos prächtige Sommertage. Nur ein einziges Mal hat der Regen einen Strich durch die Rechnung gemacht. Auch sonst hat der DMV die Rundreise für seine Freunde aus Hannover bestens vorbereitet. In der Gruppe befinden sich außer den Hannoveranern Gäste aus Hamburg, Hameln, Frankfurt und Stuttgart. Die Reiseleitung übernimmt zum zweiten Mal der Dresdner DMV-Bezirksvorsitzende Fritz Hager, den Teilnehmern der vorjährigen Sachsenfahrt bestens bekannt und nicht nur wegen seiner umfassenden historischen Eisenbahnkenntnisse von allen geschätzt.

Der Startschuß für die eigentliche Exkursion fällt am Donnerstag, 18. August, um 8.24 Uhr auf dem Bahnhof Berlin-Lichtenberg, wo sich der D 11 nach Putbus in Bewegung setzt. Bis Neubrandenburg fahren wir mit und erreichen von dort aus über die Nebenstrecke 122 p Friedland in Mecklenburg, Ausgangspunkt einer 600-mm-Schmalspurbahn nach Anklam. 36,1 Kilometer ist diese im DR-Kursbuch unter der Nr. 122 r verzeichnete Linie lang. Diese kleine Bahn kann in diesem Jahr ihren 75. Geburtstag feiern. Doch es sieht so aus, als ob das 75. auch das letzte Jahr in der Geschichte der ehemals Mecklenburg-Pommerschen Schmalspurbahn



Bild 1 Lok 99 3361 und 99 3462 auf Gleisdreieck in Wegezin–Dennin



Bild 2 Lok 99 5622 der 1000-mm-Strecke Barth–Stralsund in Barth

Bild 3 Lok 99 5606

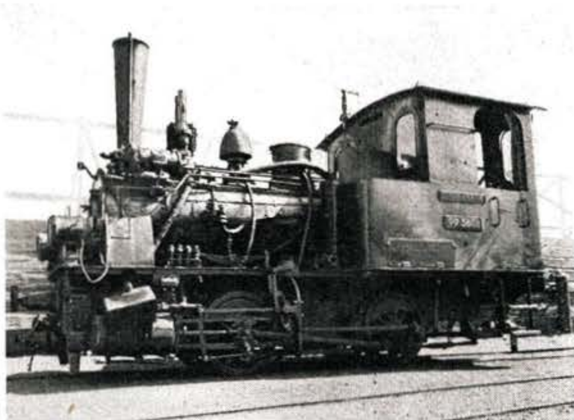


Bild 4 Triebwagen in Stralsund-Stadtwald

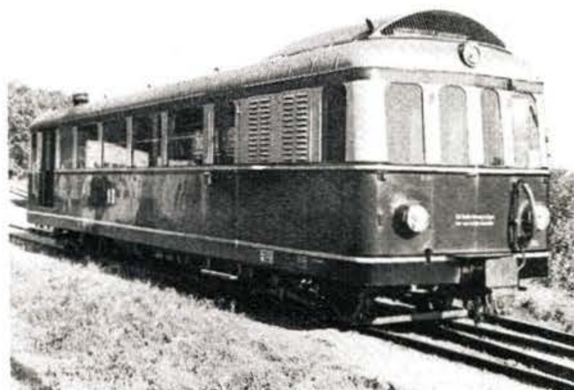




Bild 5 Lok 99 553 der 750-mm-Strecke Altefähr—Putbus in Altefähr



Bild 6 Lok 99 4653 der 750-mm-Strecke Bergen—Altenkirchen in Bergen

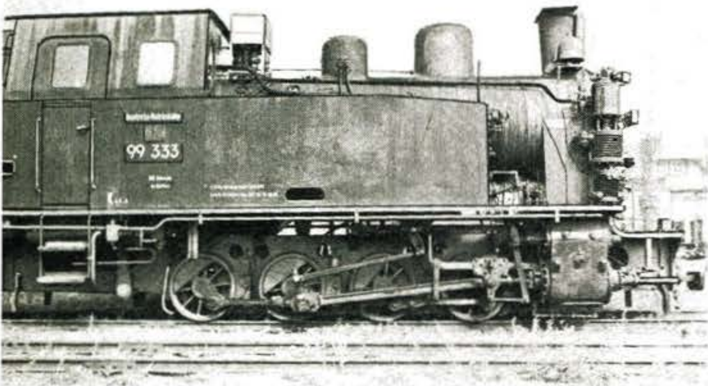
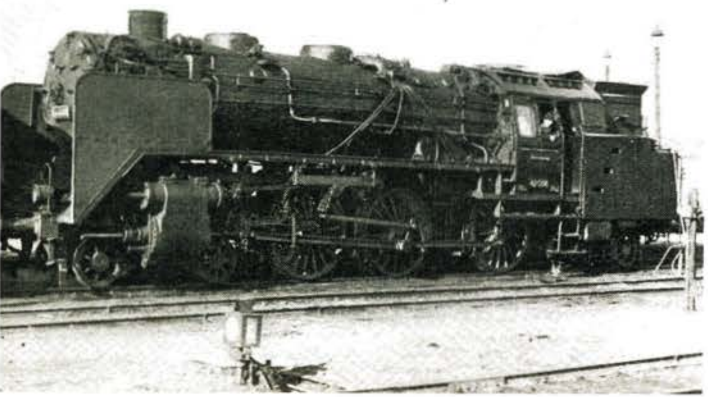


Bild 7 Lok 99 333 in Kühlungsborn

Bild 8 Lok 62 008 der DR in Rostock Hbf

Foto: Heinrich Räer, Hildesheim



sein sollte, wie das einst mehr als 200 Kilometer lange Schmalspurnetz hieß, ehe es von der DR übernommen wurde. Vor wenigen Jahren fuhren auf der Stammstrecke Ferdinandshof—Friedland und einem Dutzend Stichbahnen noch Züge. Heute gehören alle außer der Strecke 122 r der Vergangenheit an, darunter auch die vor einiger Zeit im „Modelleisenbahner" beschriebene Route nach Uhlenhorst.

Trotz ihrer schmalen Spur — schmaler geht es wirklich nicht! — ist die kleine Bahn eine beachtliche Angelegenheit. Der 15ständige Ringschuppen in Friedland kündet von der einstigen Größe des Betriebes. Noch heute besorgen C1-Maschinen mit Schlepptender den Verkehr. Außer Güterzüge rollen werktags zwei planmäßige Personenzugpaare über die Gleise. Aber Bus und Lastwagen haben der Bahn seit langem den Wind aus den Segeln genommen, und deshalb ist halt der Tag der allerletzten Fahrt bestimmt nicht fern.

Wir benutzen den um 14 Uhr in Friedland abfahrenden Personenzug. Der Initiative unseres Freundes Hager ist es zu verdanken, daß am Schluß ein offener Güterwagen mit Bänken darauf läuft. Eine prima Sache ist dieser sicher erstmalig in der Geschichte der Bahn fahrende „Aussichtswagen". So wird die Fahrt für den Schmalspurfreund ein besonderer Genuß. Verblüfft blicken auf den Feldern die Menschen hinter der seltsamen Fuhre drein. Fröhliches Winken dann auf beiden Seiten.

In Wegezin-Dennin bleibt eine Menge Zeit, die idyllischen Bahnhofsanlagen zu besichtigen, denn die Kreuzung mit dem Gegenzug von Anklam muß abgewartet werden. Dann rollt das Züglein weiter gen Anklam. Auch hier ein kurzer Blick in den dortigen Ringschuppen, ein letzter Pfiff der kleinen Lok im Abendsonnenschein.

Der Personenzug nach Stralsund wartet schon. Fünf Tage lang wird die Hafenstadt unser Standquartier sein. Das Hotel am Bahnhof ist für diese Zeit unser Unterschlupf. Nur wenige Schritte sind von dort aus bis zum Hauptbahnhof. Und noch nachts im Schlaf ertönen die vertrauten Geräusche der geliebten Eisenbahn.

Freitagmorgen kurz nach 8 Uhr beginnt die Fahrt zur zweiten Schmalspurbahn. Barth heißt das Ziel und die 1000-mm-Bahn, die vor 71 Jahren unter dem Namen Franzburger Kreisbahn eröffnet wurde, soll bereist werden. 59 Kilometer mißt das Streckennetz heute noch (Kursbuch Strecke 123 e). Stralsund, Hermannshof und Klausdorf sind die Zielorte der Züge. Die Strecke Hermannshof—Ribnitz-Damgarten und der Abschnitt Strahlsund-Ost—Strahlsund Stadtwald wurden bereits eingestellt. Auch diese Schmalspurbahn hat seit Aufkommen des Kraftverkehrs erheblich an Bedeutung verloren und dürfte in absehbarer Zeit das Schicksal mancher Nebenlinie teilen.

Ein vierachsiger Triebwagen französischer Herkunft besorgt heute die Hauptlast des Personenverkehrs. Eine der vier noch vorhandenen Dampfloks zieht täglich in erster Linie Güterzüge. Bereitwillig rücken die freundlichen Eisenbahner zwei Maschinen aus dem Schuppen in Barth, damit wir sie uns besser ansehen können.

Ein GmP bringt uns zunächst nach Altenpleen, wo bis zur Rückfahrt eine anderthalbstündige Pause vorgesehen ist.

Das Wochenende steht vor der Tür. Sonnabend, 20. August, fahren wir zum ersten Mal über den 1936 fertiggestellten Rügendamm auf Deutschlands größte — Kenner behaupten wohl auch nicht zu Unrecht schönste — Insel. Auf Rügen entstand ab 1895 ein Kleinbahnnetz mit einer Spurweite von 750 mm unter dem Namen Rügensche Kleinbahnen. Knapp 100 Kilometer mißt dieses Netz heute. Es sind die beiden voneinander getrennten Linien Altefähr—Putbus—Göhren und Ber-

gen–Wittower Fähre–Altenkirchen. Die normalspurigen Reichsbahnstrecken Rügens wurden erst nach dem Bau des Rügendamms vollendet. Die wichtigste endet in Saßnitz und dient dem Durchgangsverkehr nach Skandinavien.

Wir bereisen zunächst die Bahn Altefähr–Putbus. Der „Rügenexpreß“, wie die Kleinbahn liebevoll von den Urlaubern genannt wird, soll auch teilweise eingestellt werden. Zumindest aber die sogenannte Bäderstrecke Putbus–Göhren bleibt auf längere Sicht erhalten. Und was kann es für den Eisenbahnfreund schöneres geben, als die Fahrt kreuz und quer durch die einmalig schöne Landschaft der Insel Rügen mit der Kleinbahn?

Unser Zug nach Putbus wird von einer sächsischen IV K, Bauart Meyer, gezogen. Lok 99 553 steht mächtig qualmend zur Abfahrt bereit. Diese IV-K-Loks sind in Putbus beheimatet und inzwischen recht zahlreich auf Rügen vertreten. Unterwegs erhalten wir sogar noch eine zweite Meyer-Lok als Vorspann bis Putbus.

Am Abend nach der Rückkehr ins Hotel hält unser Freund Hager eine gewichtige Überraschung bereit. Zusammen mit einer Urkunde des DMV überreicht er uns das Lokschild der Windbergmaschine 98 014 als Geschenk. Es wird in unserem Klubheim einen Ehrenplatz erhalten und an die schönen Tage in Dresden wie an die Rügenfahrt erinnern.

Noch ist an Abschied aber lange nicht zu denken. Sonntag, 21 August, können wir uns auch einmal als richtige Badegäste fühlen. Zu diesem Zweck dampfen wir mit dem „Bäderexpreß“ der Schmalspurbahn, Lok 99 4632 voran, von Binz nach Göhren. Dort geht die Delegation alsbald beinahe vollzählig in den recht bewegten Fluten der Ostsee baden. Ein roter Ball auf Halbmast am Strand zeigt an, daß das nur auf eigene Gefahr geschieht. Das erfrischende Bad bringt für alle nebenbei eine gründliche Reinigung mit sich. Denn die Liebe zur dampfenden Eisenbahn hat doch auf der Haut und besonders in den Haaren ihre Spuren hinterlassen.

Montag, 22. August, führt die Fahrt zur nördlichen Schmalspurstrecke Rügens, Bergen–Wittower Fähre –Altenkirchen. Da die Anschlußzüge nicht so recht passend fahren, wird ein Sonderbus gemietet. In Bergen steht Lok 99 545 bereit zur Fahrt bis zur Wittower Fähre. 400 Meter Salzwasser trennen die Bahnhöfe Wittower Fähre und Fährhof. Zwei Fährschiffe setzen Schmalspurwagen, Menschen und Fahrzeuge über. Eine Bt-Lok steht im Schuppen Fährhof. Verständnisvoll sorgt zwischen zwei Rangierfahrten ein Lokführer dafür, daß diese einzige Bt auf Rügen, die 99 4603, ins Freie gezogen wird. Auch später in Altenkirchen wird mit der Ct 99 4511 ähnlich verfahren, damit sie besser bewundert werden kann.

Ehe wir Rügen Lebewohl sagen, fahren wir mit unserem Sonderbus noch an die Steilküste bei Stubbenkammer. Vom Königsstuhl, dem mehr als hundert Meter aus der Brandung der Ostsee emporsteigenden Kreidefelsen, schweift der Blick auf die unendliche Weite der Ostsee. Ganz fern am Horizont ein großer Überseefrachter. Und die schäumende Brandung bricht sich wie seit Urzeiten am Fuß des weißen Felsens.

Der Abschied von Rügen fällt nicht leicht. Aber noch wartet ein einmaliger Leckerbissen. Zunächst führt die Fahrt von Stralsund nach Rostock. Hier warten die eigens aus Berlin an die Küste gereisten DMV-Präsidiumsmitglieder Reiner und Gerlach. Rostock empfängt uns leider mit Regen. Aber das stört das Programm nicht entscheidend. Mit einem Doppelstock-Wendezug und einer mächtigen 62er dampfen wir nach Warnemünde, um der Arbeitsgemeinschaft Warnowwerft einen Besuch abzustatten. Vorsitzender Harms führt die Modellbahnanlage im Kulturhaus vor. Später sitzt man noch lange zusammen und diskutiert. Einige Schmalfilme von der vorjährigen Sachsenfahrt lockern das Programm auf. Anderntags scheint die Sonne wieder wie bestellt. Nun kann nichts mehr schiefgehen. Die letzte Fahrt vor der Rückreise geht nach Bad Doberan. Nachdem Schmalspurbahnen von 600, 750 und 1000 mm bereist wurden, ist jetzt die ungewöhnliche Spurweite 900 mm an der Reihe. Die 15,4 Kilometer lange Strecke nach Bad Kühlungsborn, Strecke 119 c, wurge vor 70 Jahren eröffnet. „Molli“ wird die Bahn im Volksmund genannt und fährt in Bad Doberan mitten durch die Stadt, rechts und links schmale Kleinstadthäuser. Wie ein Tatzelwurm wirkt der meist aus rund zehn rotweißen Wagen bestehende Zug in der für eine Eisenbahn ungewöhnlichen Kulisse. Da aber der Personenverkehr nach Kühlungsborn erheblich ist, wird „Molli“ einstweilen sehr zum Leidwesen der motorisierten Verkehrsteilnehmer nicht das Feld räumen.

An der Ostseeküste in Kühlungsborn nehmen wir von Generalsekretär Reinert und Klaus Gerlach Abschied, nicht ohne das Versprechen, uns im nächsten Jahr vielleicht in Westsachsen erneut einzufinden. In Rostock muß dann bei der Rückkehr auch unser unermüdlicher Reisebegleiter Hager zum Abschied 25 Hände schütteln. Dann ist es endgültig soweit. Der aus B4n-Wagen bestehende Zug nach Hamburg fährt ab. Acht wunderschöne Tage sind zu Ende. Ein herzlicher Dank sei an dieser Stelle dem DMV und besonders den vielen freundlichen Eisenbahnern ausgesprochen, die so viel Verständnis hatten. *– hwr –*

Einige technische Daten:

		99 321	99 322	99 323	99 331	99 332	99 333
Höchstgeschwindigkeit	km/h	50/50	50/50	50/50	35/35	35/35	35/35
Zylinderdurchmesser	mm	380	380	380	370	370	370
Kolbenhub	mm	550	550	550	400	400	400
Treibraddurchmesser	mm	1100	1100	1100	800	800	800
Luftraddurchmesser	mm	550	550	550	–	–	–
Kesseldruck	kp/cm²	14	14	14	14	14	14
Rostfläche	m²	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6	1,6
Wasservorrat	m³	4,25	4,25	4,25	3,0	3,0	3,0
Brennstoffvorrat	t	1,7	1,7	1,7	1,5	1,5	1,5
Lokleermasse	t	35,15	35,15	35,15	24,2	24,2	24,2
Lokdienstmasse	t	41,62	41,62	41,62	29,3	29,3	29,3
Achslast	Mp	8	8	8	8	8	8
Reibungslast	Mp	31,80	31,80	31,80	32,4	32,4	32,4
Achsfolge		1'D1'h2	1'D1'h2	1'D1'h2	Dh2	Dh2	Dh2
Baujahr		1933	1932	1932	1951	?	1950

(beschafft von K. H. Siems, Bad Doberan)

FRITZ HORNBOGEN, Erfurt

Modellbahnlok-Steckbrief

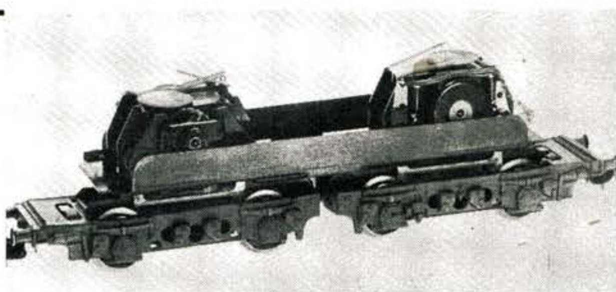


Bild 3 Triebgestelle mit den beiden Fahrmotoren

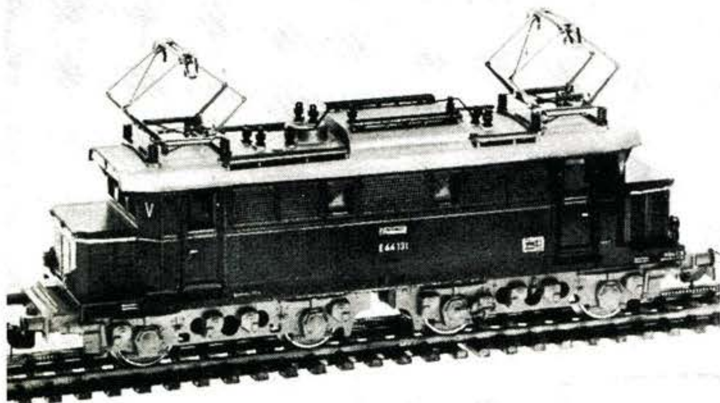
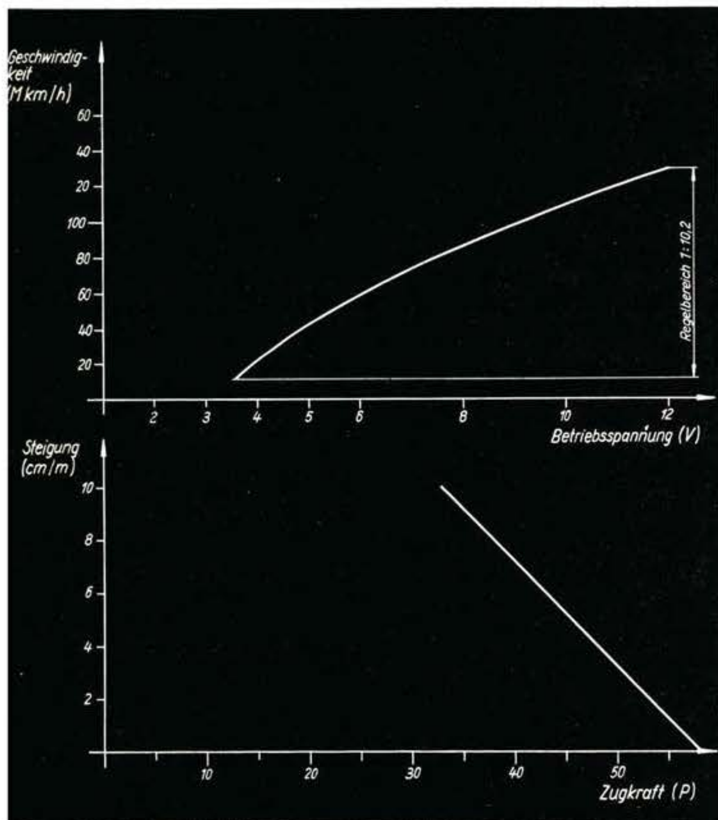


Bild 1 Lokomotive der Baureihe E 44 in der Nenngröße H0

Fotos: Fritz Hornbogen, Erfurt

Bild 2 Geschwindigkeitsdiagramm a (oben), Zugkraftdiagramm b (unten)



E 44, VEB Piko, Nenngröße H0

(Baujahr 1966, Nullserie)

Länge über Puffer	172 mm
Achsstand (gesamt)	114 mm
Breite	37 mm
Höhe	51 mm
Masse	310 g
Kleinster befahrbarer Bogenhalbmesser	380 mm
Achsfolge (Soll)	Bo'Bo'
Fahrbetrieb	Gleichstrom
Kupplung	isoliert
Nennspannung	12 V
Funkentstörung	ausgeführt
Niedrigste Fahrspannung	
Geschwindigkeit bei niedrigster Fahrspannung	
Geschwindigkeit bei Nennspannung	siehe Diagramm a
Regelbereich	
Zugkraft in der Ebene	
Zugkraft in verschiedenen Steigungen	siehe Diagramm b
Stromaufnahme bei Lokleerfahrt	300 mA
Fahrbügellage (hoch)	69 mm
Fahrbügellage (niedrig)	56 mm
Datum	30. 8. 66

Die Lok hat zwei querliegende Getriebemotoren, die in Sinterlagern laufen. Von jedem Motor werden über Stirnradgetriebe die zwei Achsen des entsprechenden Drehgestells angetrieben. Alle Getriebeachsen laufen in eingespritzten Thermoplastlagern.

Die Stromaufnahme für die Motoren erfolgt über alle Treibachsen. Beide Triebdrehgestelle werden in einem Rahmen mit indirektem Drehpunkt gehalten. Die Lok hat vorn und hinten indirekte, nicht umschaltbare Beleuchtung.

Gehäuse und Achslagerblenden bestehen aus Thermoplast. Beide Drehgestelle sind mit ihrem Rahmen mittels einer von unten verdeckt liegenden Schraube am Gehäuse befestigt.

Die Schleifkohlen sind mit einer Schutzkappe abgedeckt. Durch ihre Kleinheit sind sie nur mit einem Spezialwerkzeug auswechselbar. Die Fahrbügellage kann nach oben durch die Veränderung einer Haltenase noch vergrößert werden.

(Anmerkung: Die in den Diagrammen angegebenen Werte sind Durchschnittswerte zwischen Vor- und Rückwärtsfahrt eines Triebfahrzeuges. Aus Fertigungstoleranzen die sich durch die Hintereinanderfolge von Motor, Getriebe und Lauf der Radsätze summieren sind Abweichungen von etwa ± 50 Prozent möglich.

Die Zugkraftleistung wurde mittels Umlenkrolle bei trockener, vernickelter Stahlschiene und blanken Rädern ausgeführt. Auch hier können die gleichen Toleranzen wie oben auftreten.)

Dipl.-Wirtschaftler WOLFGANG HANUSCH, Niesky

Muldenkippwagen für den Transport von Naßasche

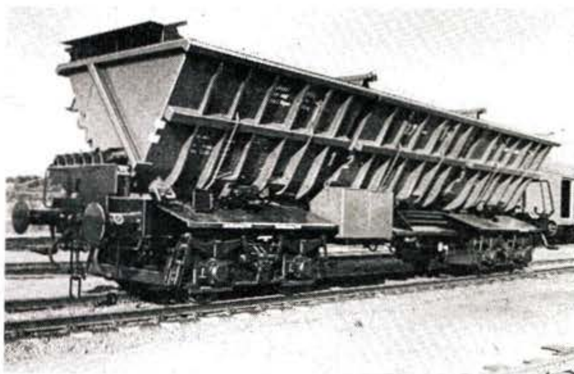
Die Energiebasis bildet in unserer Republik gegenwärtig und auch in kommenden Zeiten die Braunkohle. In den großen Kraftwerken von Lübbenau, Trattendorf, Berzdorf, Vockerode und anderen fallen bei der Verbrennung der Kohle stündlich und täglich tonnenweise Rückstände an, die beseitigt werden müssen. Da sich der Abtransport oft über größere Entfernungen notwendig macht, zum anderen die Rückstände weitestgehend in gelöschtem Zustand verkippt werden sollen, um die Gefahrenquellen glühender Asche auszuschalten, entstand die Notwendigkeit, ein entsprechendes Schienenfahrzeug zu entwickeln und zu fertigen. Im Ergebnis dessen entstand ein vierachsiger Muldenkippwagen, der im folgenden vorgestellt werden soll.

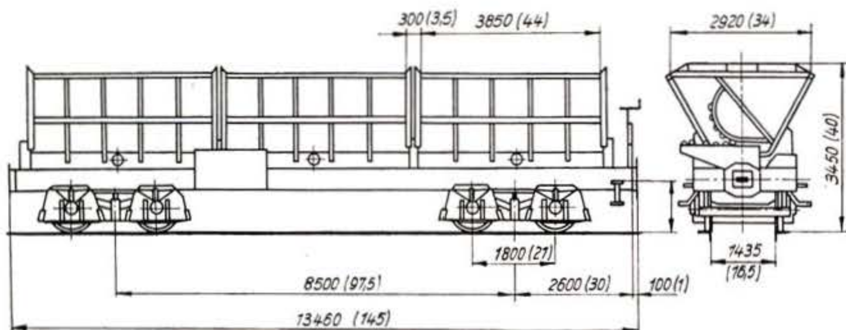
Für das Spezialfahrzeug für den Transport von Naßasche werden Bergbau-Drehgestelle verwandt. Der Drehgestellrahmen ist aus Grobblech in Schweißausführung hergestellt. Die Radsätze haben einen Laufkreisdurchmesser von 850 mm und sind in Rollenlagern gelagert. Die Kraftübertragung erfolgt über elflagige Blatttragfedern, wobei die Federn einer Seite durch Ausgleichhebel miteinander verbunden sind. Das Untergestell ist aus einem kräftigen, verwindungssteifen, durchgehenden Mittellangträger in Hohlträgerbauweise hergestellt. Über den Drehgestellen sind Gleitstückträger angeordnet. Die Kopfstücke sind so ausgebildet, daß wahlweise Seitenpuffer oder eine Bergbau-Mittelpufferkupplung angebaut werden kann. Zur Aufnahme der drei Mulden dienen aufgesetzte Rollböcke mit einer Verzahnung. Die Rollböcke sind in der Lage, Horizontalkräfte von den Mulden auf den Mittellangträger zu übertragen.

Ausgerüstet sind die Fahrzeuge mit einer KE-Druckluftbremse. Außerdem besitzt jedes Fahrzeug eine Handspindelbremse, die von einer Bremserbühne aus betätigt wird.

Die Mulden bestehen aus 5 und 6 mm dicken Blechen. Sie sind zusammengeschweißt und durch Kappen und Winkel versteift. An den Stirnseiten sind kreisförmige Rollbahnen angeordnet, die entsprechend der Verzahnung der Rollböcke Ausschnitte zur Führung der Mulden beim Kippen erhalten.

Die Mulden werden hydraulisch gekippt. An jeder Mulde greift ein einfach wirkender, vierstufiger Teleskopzylinder an, welcher auf dem Untergestell in einer Kardanaufhängung und an der Mulde in einer Kugelpfanne gelagert ist. Er wird mit Hochdruckschläuchen an die Druckölleitung angeschlossen. Der Öldruck (maximal 160 Atmosphären Überdruck) wird durch eine Zahnradpumpe mit einer Leistung von 16 Liter je Minute erzeugt. Die Zahnradpumpe wird über eine elastische Kupplung von einem Drehstrommotor 380/660 V und 7,5 kW angetrieben. Die Betätigung der Hydraulik erfolgt nach Einschalten des Elektromotors durch ein Wegeventil. Die Kippendstellung wird durch


1



Klammermaße Nenngröße H0

2

Bild 1 Muldenkippwagen für den Transport von Naßasche

Bild 2 Maßskizze des Muldenkippwagens

ein selbsttätiges Rücklaufventil gesteuert. Das Rücklaufventil bewirkt außerdem ein Rütteln der Mulden zur Lösung eventuell noch anhaftenden Ladegutes. Im Ölbehälter sind zwei Magnet-Feinfilter enthalten. Bei Stromausfall kann mit einer Handpumpe gekippt werden.

Das Zurückholen der Mulden in die Normallage wird durch eine beim Kippen gespannte Schraubenfeder eingeleitet und durch Schwerpunktverlagerung bewirkt. Für die Stromzuführung aus dem Netz und auch für die Herstellung einer durchgehenden Verbindung sind an den Wagenenden siebenpolige Kupplungen mit Hebelverschluß angebracht, von denen aus das Kabel in einem Stahlpanzerrohr am Wagen verlegt ist. Im Kabel selbst sind zwei Steuerleitungen enthalten, die das Abschalten des gesamten Zuges vom Stromnetz bewirken, wenn eine Kupplung im Zugverband getrennt ist.

Technische Daten:

Länge über Puffer	14500 mm
Spurweite	1435 mm
Drehzapfenabstand	8500 mm
Größte Wagenbreite	3110 mm
Anzahl der Mulden	3
Nutzbarer Laderaum einer Mulde	11,1 m³
Nutzbarer Laderaum des Fahrzeuges	33,3 m³
Neigung der Muldenrutschfläche gegen die Horizontale in Kippendstellung	50°
Eigenmasse	32,6 t
Lademasse bei 18 Mp Achslast	39,4 t
Lademasse bei 21,5 Mp Achslast	53,4 t

EDGAR SERFERT, Annaberg-Buchholz

Regler mit automatischer Fahrtrichtungsumschaltung

Регулятор с автоматическим переключателем направления движения

Speed-Regulator with Automatic Reversing Switch of Direction

Un régulator avec mise en circuit automatique du renversement de marche à distance

Wenn sich ein angehender Modelleisenbahner eine Anlage aufbauen will, ist es meistens üblich, daß er mit einer Geschenkgarnitur beginnt. Dazu braucht er natürlich ein Anschlußgerät, das Trafo, Gleichrichter und Regler in sich vereint.

Was aber, wenn diese Anlage erweitert und in mehrere Stromkreise unterteilt werden soll? Das heißt natürlich, je Stromkreis ein Anschlußgerät anzuschaffen, das heißt, zusätzlicher Platzbedarf, das heißt höhere finanzielle Ausgaben.

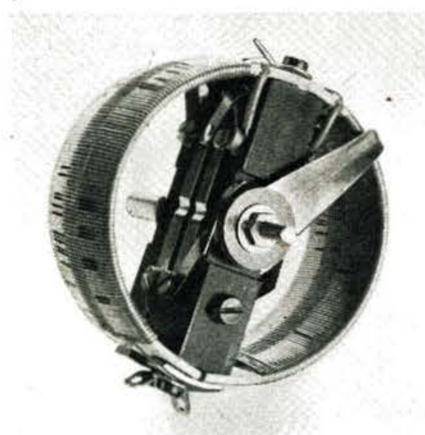
Ich bin von Anfang an einen anderen Weg gegangen. Da ich im Besitz eines Trafos bin, der mir genügend Strom (3,5 A) liefert, brauchte ich nur einen Gleichrichter für den Bahnbetrieb, und die Energieversorgung für die Anlage war gesichert.

Zum Bahnbetrieb sind aber auch Regler notwendig, und die gab es damals nicht einzeln zu kaufen. Ich half mir mit einem Regelwiderstand und einem Kreuzschalter. Diese Lösung befriedigte mich aber nicht. Zuerst baute ich mir einen Schiebewiderstand, der von der Mitte aus nach zwei Seiten geregelt, gleichzeitig die Fahrtrichtungsumschaltung herbeiführte. Dieser Regler arbeitete einwandfrei, hatte aber den Nachteil, daß er nicht so handlich war als ein Drehregler.

Dieser Umstand veranlaßte mich, nachfolgend beschriebenen Drehregler zu bauen (siehe Bild 1), der unabhängig vom Standort des Trafos an jeder beliebigen Stelle der Anlage bzw. in ein Schaltpult oder Gleisbildstellwerk eingebaut werden kann. Der Platzbedarf je Regler beträgt 60 mm × 70 mm.

Zum Bau selbst dürften Zusammenstellungszeichnung,

1



2

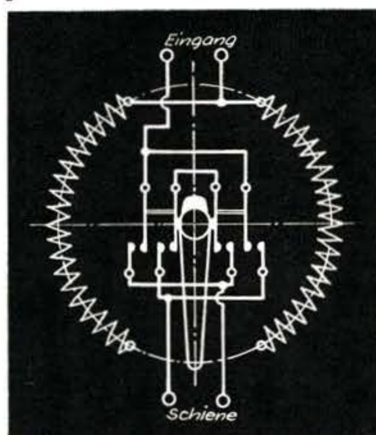
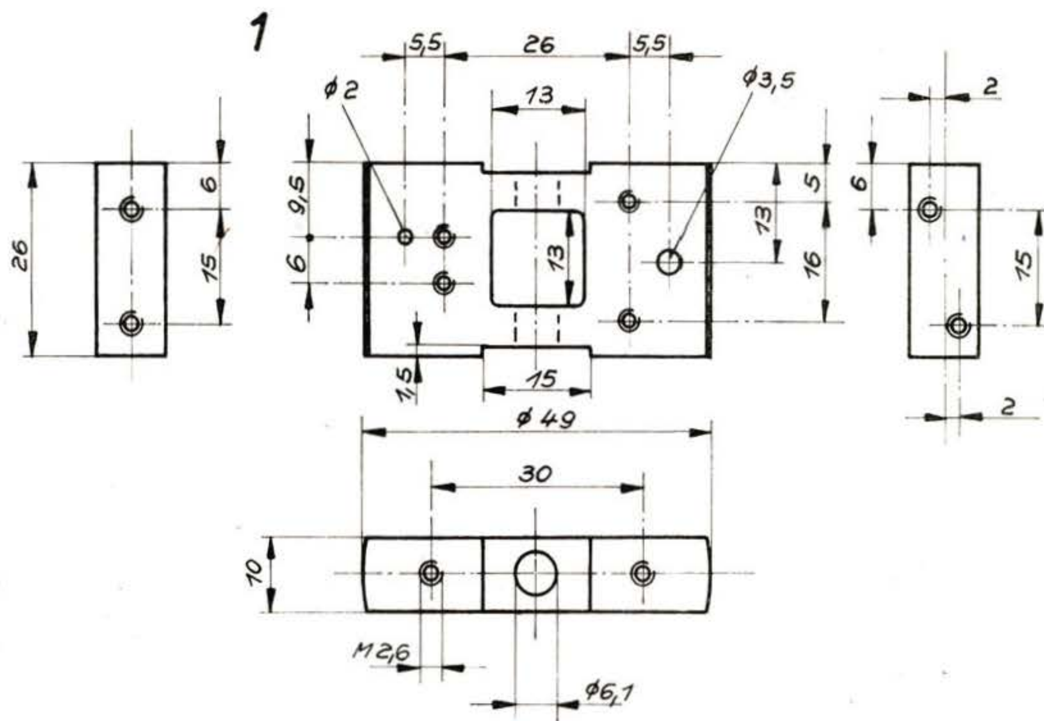
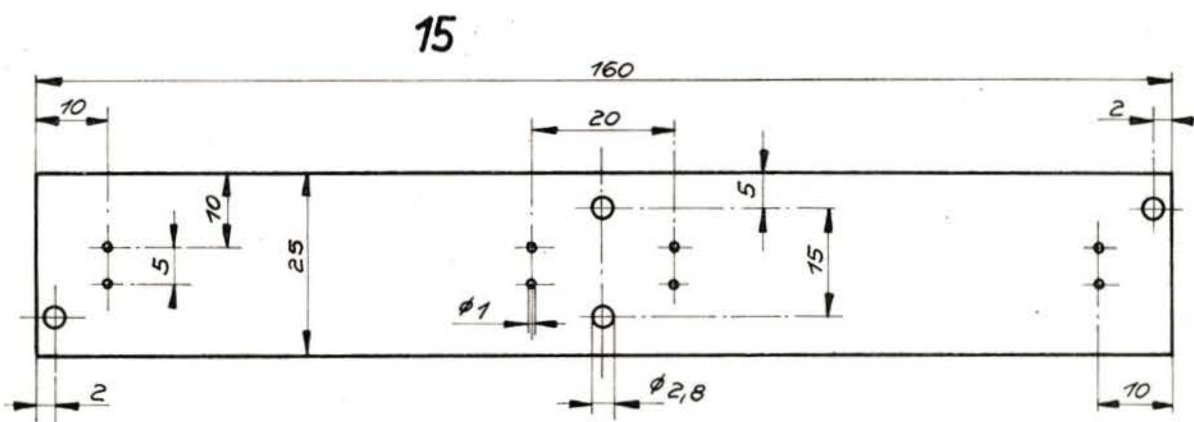
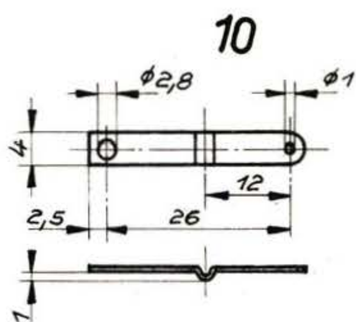


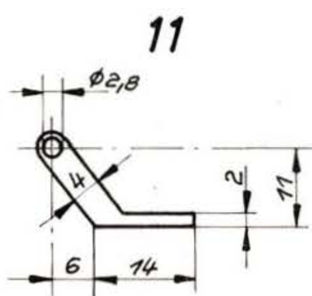
Bild 1 Der fertige Drehregler

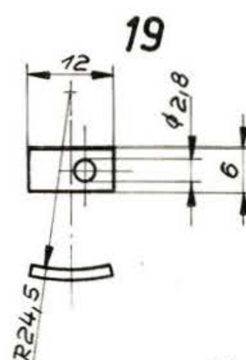
Bild 2 Schaltzeichnung des Drehreglers

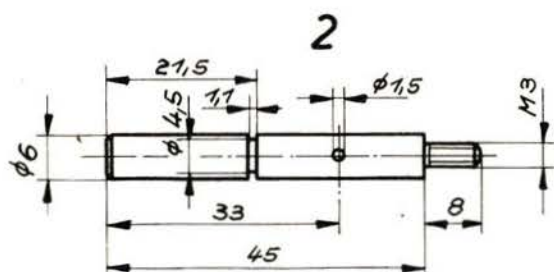

1
5,5
26
5,5
ϕ2
ϕ3,5
13
2
26
6
15
9,5
6
13
1,5
15
5
13
16
6
15
2
ϕ49
30
10
M2,6
ϕ6,1

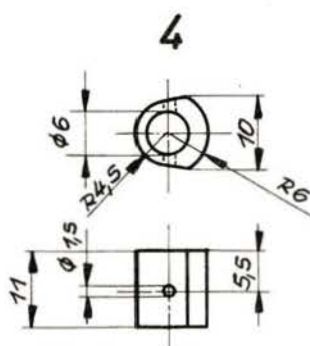

15
160
10
20
2
5
10
25
5
15
ϕ1
2
ϕ2,8
10

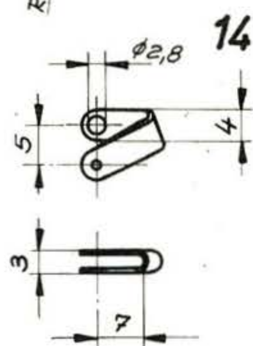

10
ϕ2,8
ϕ1
4
12
2,5
26
1


11
ϕ2,8
4
2
11
6
14


19
12
ϕ2,8
6
R24,5


2
21,5
1,1
ϕ1,5
M3
ϕ6
ϕ4,5
33
8
45


4
ϕ6
10
R4,5
R6
ϕ1,5
11
5,5


14
ϕ2,8
5
4
3
7

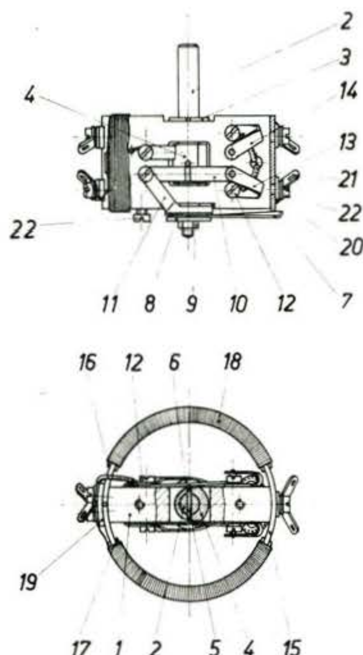


Bild 3 Zusammenstellungszeichnung des Drehreglers

Stückliste, Einzelteilzeichnung und Schaltzeichnung genügend Auskunft geben, so daß ich mich auf einige Hinweise beschränken kann. Außerdem sollte dieser Beitrag nur eine Anregung sein, die jeder Interessent nach seinen eigenen Fähigkeiten variieren kann.

Der Wicklungskörper (Teil 15) sollte aus einem elastischen Material bestehen. Die Wicklung wird im gestreckten Zustand des Körpers aufgebracht. Die Löcherpaare von 1 mm Durchmesser dienen zur Begrenzung der Wicklung und Befestigung von Anfang und Ende derselben. Danach wird der Wicklungskörper über einen runden Gegenstand in die endgültige Form gebracht. Sollten sich die Windungen gelockert haben, werden sie mit dem Beilagestreifen (Teile 16 und 17), die zwischen Körper und Wicklung eingeschoben werden, gespannt. Nachdem die Windungen noch geordnet wurden, werden sie mit Lack fixiert, wie es auch bei handelsüblichen Reglern der Fall ist.

Der Widerstand der Wicklung richtet sich nach der vorhandenen Stromquelle und den zu betreibenden Fahrzeugen. Er kann leicht mit Hilfe des Ohm'schen Gesetzes errechnet werden. Wenn beispielsweise ein Trafo 12 V abgibt und das Triebfahrzeug einen Strom von 0,2 A, wie es bei TT-Fahrzeugen der Fall ist, aufnimmt, ergibt sich folgende Rechnung:

$$R \text{ (Widerstand)} = \frac{U \text{ (Spannung)}}{I \text{ (Stromstärke)}}$$

ergibt

$$R = \frac{12\,V}{0{,}2\,A} = 60\,\Omega$$

Diese Rechnung ist zwar nicht ganz exakt, da einige Faktoren nicht berücksichtigt wurden, reicht aber für unsere Zwecke vollkommen aus.

Zum Schluß noch einige Daten von Widerstandsdrähten, die ich zum Teil aus Tabellen entnommen und zum Teil selbst gemessen habe.

Nach eigenen Erfahrungen möchte ich raten, den Draht nicht unter 0,2 mm Durchmesser bei TT und 0,3 mm Durchmesser bei H0 zu wählen.

Widerstandsdraht	**Belastbarkeit**	**Widerstand/Meter**
WM 50	0,2 ∅ = 0,24 A	0,2 ∅ = 15,9 Ω
	0,3 ∅ = 0,47 A	0,3 ∅ = 7,07 Ω
	0,4 ∅ = 0,76 A	0,4 ∅ = 3,98 Ω
	0,5 ∅ = 1,1 A	0,5 ∅ = 2,55 Ω
Widerstandsdraht		
CN 80	0,4 ∅	7,8 Ω/m
CN 80	0,3 ∅	15,3 Ω/m
CN 30	0,3 ∅	14.8 Ω/m

Stückliste:

Teil	Stück	Benennung	Material	Abmessungen
1	1	Sockel	Novotex	nach Zeichnung
2	1	Achse	Rundstahl ∅ 6	nach Zeichnung
3	1	Splintscheibe	Stahlblech	1 × ∅ 5 × ∅ 10
4	1	Nockenwelle	Novotex	nach Zeichnung
5	1	Stift	Rundstahl	∅ 1,5 × 8
6	1	Kontaktring	Rundmessing	∅ 14 × ∅ 3 × 2
7	1	Stromabnehmer	Bronzeblech	0,4 × 12 × 38
8	1	Scheibe	Stahlblech	1 × ∅ 13 × ∅ 3
9	1	Sechskantmutter	Stahl	AM 3 TGL 0–439
10	4	Schaltkontakt	Bronzeblech 0,4	nach Zeichnung
11	2	Schleifkontakt	Bronzeblech 0,4	nach Zeichnung
12	8	Zylinderschraube	Stahl	BM 2,6 × 3 TGL 0–84
13	2	Untere Kontaktfeder	Bronzeblech 0,4	nach Zeichnung
14	2	Obere Kontaktfeder	Bronzeblech 0,4	nach Zeichnung
15	1	Wicklungskörper	Fiber 1,5	nach Zeichnung
16	1	Beilagestreifen	Fiber	1 × 6 × ca. 60
17	1	Beilagestreifen	Fiber	1 × 6 × ca. 56
18	2	Wicklung	Widerstandsdraht	
19	2	Klemmplatte	Messingblech 1,5	nach Zeichnung
20	2	Scheibe	Stahlblech	2,8 TGL 0–125
21	4	Lötöse	Messingblech	handelsüblich
22	5	Zylinderschraube	Stahl	BM 2,6 × 5 TGL 0–84

Buchbesprechungen

Elektrické modely železní (Elektrische Modellbahnen)

Von Dipl.-Ing. Ivan Nepraš

Verlag SVTL, 1966 Bratislava, ČSSR

345 Seiten, 207 Abbildungen, 37 Tabellen

Das Buch erschien in der zweiten Auflage im slowakischen Verlag der Technischen Literatur — SVTL — und erläutert besonders die Elektrotechnik der Modellbahnanlagen.

Im ersten Kapitel werden die Grundlagen der Modellbahntechnik beschrieben sowie Vor- und Nachteile der einzelnen Systeme, Konstruktionen und Technologien dem Leser dargelegt.

Das zweite Kapitel beschreibt Fabrikate und Erzeugnisse der Modellbahnindustrie, wobei viele Tabellen und Bilder einen guten Überblick der Modellbahnindustrie der DDR geben. Hier werden auch spezielle Schaltungen von Transformatoren, Weichen, Antrieben und Relais untersucht.

Im dritten Kapitel werden in 57 Absätzen Schaltungen, die bei Modellbahnanlagen vorkommen, erläutert (Kehrschleifen, Weichenschaltungen, Blockschaltungen, Warteeinrichtungen, Zeitschalter, Grundlagen des Signalwesens, Kreuzungen von Zügen und „Vorfahrten" von Zügen an verdeckt liegenden Bahnhöfen und andere „Zaubergriffe"). Alle Schaltungen sind so gezeichnet, daß die Schaltbilder für alle Erzeugnisse und alle Nenngrößen von den Modelleisenbahnern gut zu verstehen sind.

Das vierte Kapitel gibt Anleitungen zum Bau von Gleichrichtern, Fahrreglern und ganz speziellen Schaltungen.

Im fünften Kapitel schließlich sind in Katalogform alle DDR-Modellbahnerzeugnisse abgebildet.

Modellbahnpraxis

Das zweite Heft der Informationen über die TT-Bahn — herausgegeben von der Firma Zeuke & Wegwerth KG — ist bereits bei Ihrem Fachhändler erhältlich. Inhalt: Neuheiten — Vom großen Vorbild — Modellbahnbetrieb — Modellbahnbau — Anlagenbilder.

Wenn Sie sich das Heft noch heute besorgen, verpassen Sie nicht den „Anschluß"!

KARL-HEINZ FRICKE, Berlin

Umbau von BR 81 in BR 80 für TT

Bei der Überlegung, den Lokomotivpark zu erweitern, kam mir der Gedanke, eine Lok der BR 81 (Zeuke) in eine der BR 80 umzubauen. Da sich der Aufbau der beiden Loks im wesentlichen nur dadurch unterscheidet, daß die BR 80 einen kürzeren Kessel hat, bot sich der Umbau geradezu an.

Der Umbau selbst ist nicht ganz einfach, bereitet aber dem geübten Bastler keine großen Schwierigkeiten. Man kann weitgehend industriell gefertigte Teile verwenden.

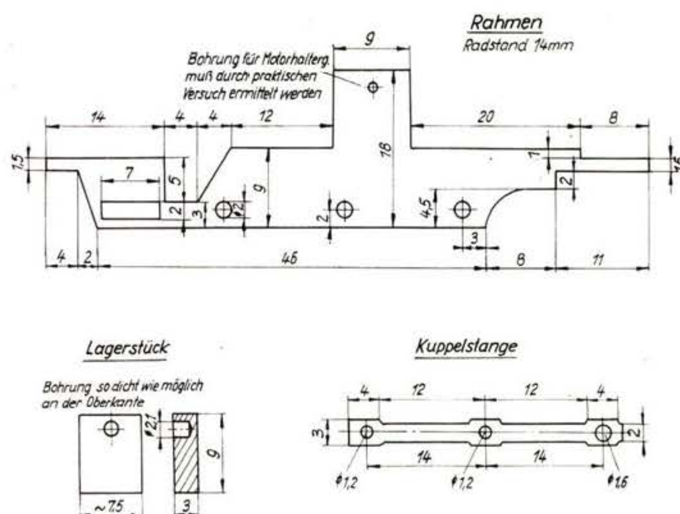
Das Gehäuse der BR 81 wird 3 mm hinter dem Schornstein mittels einer feinen Säge (Laubsäge) getrennt. Der zweite Schnitt erfolgt unmittelbar vor dem ersten Sandkasten. Nach entsprechend sauberer Bearbeitung der Schnittflächen, können die zwei Gehäuseteile wieder zu einem Stück zusammengefügt werden. Bei sauberer Bearbeitung ist die Schnittfläche nur schwer erkennbar. Das so gefertigte Lokgehäuse ist nun zwar mit zwei Sandkästen ausgerüstet, was der Wirklichkeit nicht entspricht, aber diese Regelwidrigkeit kann man ruhig übersehen, anderswo tut man es auch.

Zur Herstellung des Lokrahmens benötgt man zwei 1 mm dicke Messingblechstücken mit den Abmessungen von etwa 80 mm × 25 mm. Diese Bleche werden zuerst aufeinandergelötet. Entsprechend der Zeichnung werden die Maße des Rahmens auf die Bleche übertragen. Nach der Bearbeitung sind die zusammengelöteten Rahmenteile wieder zu trennen. Weiterhin müssen, bedingt durch den veränderten Radstand, die Kuppelstangen ebenfalls angefertigt werden. Man nimmt hierfür 0,5 mm dicke Blechstreifen und lötet diese wieder aufeinander. Die Kuppelstangen müssen sehr genau gearbeitet werden, die Lok wird dann auch entsprechend ruhig fahren. Das Getriebe habe ich mit einer eingängigen Schnecke versehen. Dadurch fährt die Lok sehr langsam und ist für einen Rangierbetrieb bestens geeignet.

Zusammmenbau

In die beiden Rahmenteile werden die Zylinder eingelötet. Die Schnecke treibt die mittlere Achse an. Hier wird auch das Schneckenrad mit Achse eingesetzt. Die beiden Rahmenteile werden dann mittels eines Distanzstückes miteinander provisorisch verbunden. Auf die mittlere Achse werden nun die Räder aufgedrückt. Dann kann an der Aussparung im Rahmen das Winkelstück zur Aufnahme des Getriebes eingelötet werden. Zwischen der zweiten und dritten Achse wird das Lagerstück für die Welle, auf welcher die Schnecke sitzt, eingelötet. Das Lagerstück hat Abmessungen von 9 mm × 7,5 mm × 3 mm. Eine waagerechte Lagerung der Welle und ein einwandfreies Kämmen im Schneckenrad sind Voraussetzungen für die spätere Funktion. Nun können vordere und hintere Pufferbohlen eingelötet werde. Hier wurde die Kupplungsfeder wegen Platzmangel entfernt.

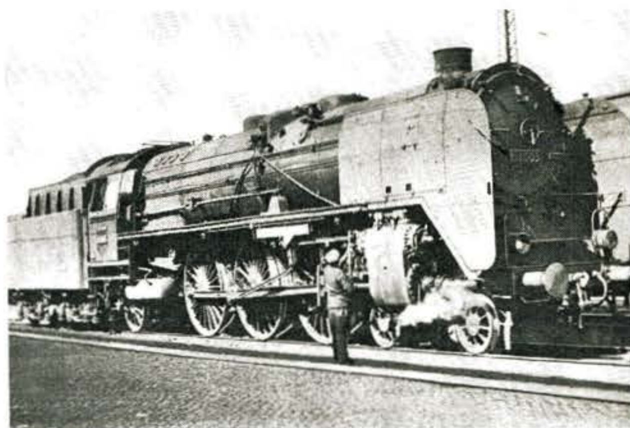
Nun kann auch der Motor eingebaut werden. Befestigt wird er mit einem Splint wie bei allen Zeuke-Typen, so daß er jederzeit wieder ausgebaut werden kann. Der schwierigste Teil ist der Anbau der Steuerung. Auf den Kreuzkopf habe ich sicherheitshalber ein Winkelstück gelötet, damit er nicht von der Gleitbahn herunterrutschen kann. Die beiden Gleitbahnen sind weit zurückgesetzt und an einem Querträger angelötet. Durch das weite Zurücksetzen kann man die Schwingenstangen noch gut befestigen, ohne sie zu verlängern zu müssen, was sonst der Fall wäre. Zur Beschwerung sind in das Gehäuse noch Bleigewichte eingeklebt worden. Alle Achsen wurden zur Stromaufnahme herangezogen. Für die vordere und mittlere Achse sind die üblichen Zeuke-Stromabnehmer verwendet worden.



An diese Stromabnehmer wurden federnde Drähte angelötet, die auf die mittlere Achse wirken.

Stückliste für BR 80: 1 kompletter Motor, 3 Radsätze (2 Kuppelradsätze, 1 Treibachse mit Schneckenrad), 1 komplettes Getriebe BR 81, 2 Zylinder, 1 komplette Steuerung BR 81 (außer Kuppelstangen), 2 Pufferbohlen (vorn und hinten), 2 Stromabnehmer (rechts und links), 1 Lokgehäuse BR 81, Messingblech und kleine Niete (für die Steuerung).

Gleiche Baureihe und doch Unterschiede



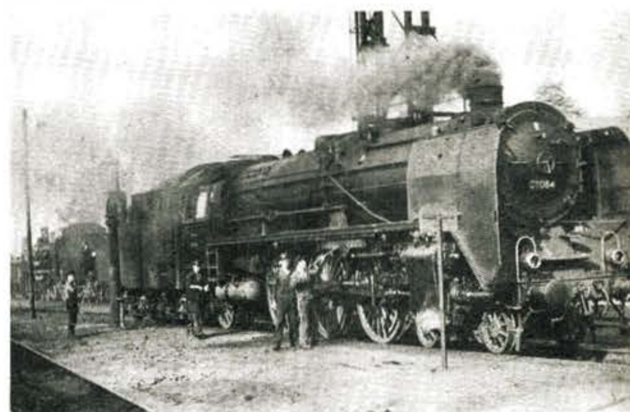
Wenn man sich die beiden Bilder der 01 005 und der 01 084 ansieht, könnte man meinen, die Lokomotiven gleichen sich äußerlich vollkommen. Dem ist aber nicht so. Die 01 005 hat bei irgendeiner Gelegenheit Windleitbleche der Standardausführung der Lok der Baureihe 44 bekommen. Der Fachmann erkennt diese Bleche an den größeren Abrundungen der vorderen oberen Ecken. Die 01 084 besitzt auch nicht die Standardausführung der Leitbleche der 01; die Bleche der 01 084 sind etwas verkürzt ausgeführt und etwa denen der ehemaligen Baureihe 02 ähnlich. Eine 01-Lokomotive im Originalzustand – sie befindet sich noch im Betriebspark der Deutschen Reichsbahn – werden wir in einem unserer nächsten Hefte veröffentlichen.

Die 01 005 ist übrigens die derzeit älteste Einheitslokomotive, nachdem die 01 001 bis 01 004 schon vor Jahren ausgemustert wurden. Sie ist im Bahnbetriebswerk Magdeburg Hbf stationiert. Im März 1926 hat man sie im Bahnbetriebswerk Hof in Dienst gestellt. Im Juni 1930 ist die 01 084 für das Bahnbetriebswerk Erfurt Hbf abgeliefert worden. Heute ist sie im Bw Jüterbog beheimatet.

Bild 1 Schnellzuglok 01 005

Bild 2 Schnellzuglok 01 084

Foto (Juli 1966): Ing. Günter Fiebig, Dessau



OLAF LIEHR, Berlin

Bauanleitung für ein Kleinstadthaus in der Nenngröße N

Es ist mir schon mehrmals aufgefallen, daß Stadthäuser auf Modelleisenbahnanlagen keine Höfe haben. Das ist zwar raumsparend, aber nicht naturgetreu. Alte Häuser müssen auch Höfe haben, wenn sie echt wirken sollen. Bei dem hier als Bauanleitung gegebenem Modell handelt es sich um ein Wohnhaus für zwei Familien. Wie in kleineren Städten oft üblich, hält sich jede Familie noch einige Haustiere. Deshalb steht auf dem Hof zusätzlich ein Stallgebäude mit drei Türen. Die vierte Tür ist der Zugang zur Außentoilette.

Nachdem das Grundbrett von 1 mm Dicke angefertigt worden ist, können Straßen- und Hoffront angebaut werden. Hierfür ist Material von 2 mm Dicke vorteilhaft, da dann die Türnischen die richtige Tiefe erhalten, welche zur Aufnahme einer Stufe nötig ist. Alle Fassaden werden mit Simsen – aus 0,5 mm dicker Pappe – und Fenstern und Türen versehen. Jetzt erfolgt der Bau der Giebel, wobei 1 mm dickes Material genügt. Unbedingt ist darauf zu achten, daß die Dicke der Fassaden am Giebel ausgespart werden muß. Jetzt ist noch das Dach anzufertigen, der Schornstein sowie Hofmauern und Stallgebäude. Für alle diese Teile läßt sich sehr gut Material von 1 mm Dicke verwenden.

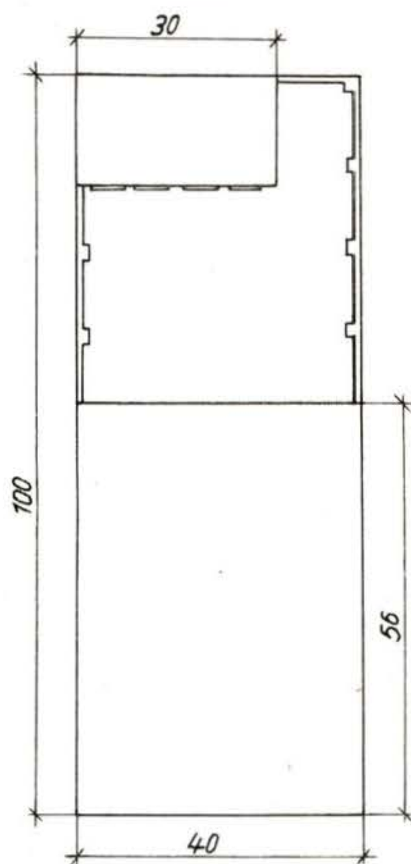
Farbgebung:

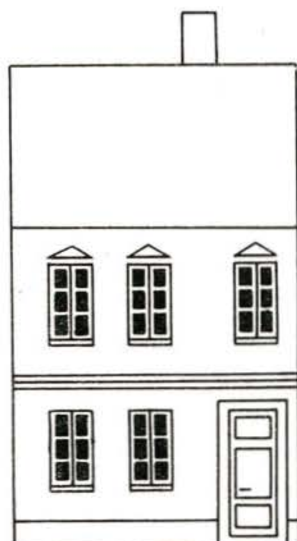
Wohnhaus: Hellocker, die Simse etwas dunkler, für das Schieferdach kann H0-Schiefersteinpapier verwendet werden, Türen braun, Klinken aus Messingdraht biegen.

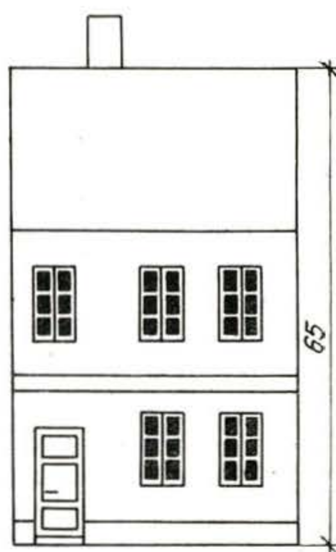
Hofmauer und Stallgebäude: Gelbes H0-Mauersteinpapier, Türen braun, Klinken werden mit schwarzer Ausziehtusche aufgemalt, Dach schwarz (Dachpappe).

Der Hof erhält ein „Katzenkopfpflaster". Wer es besonders gut machen will, stellt noch einen kleinen Hauklotz, eine Teppichklopfstange oder eine Pumpe auf.

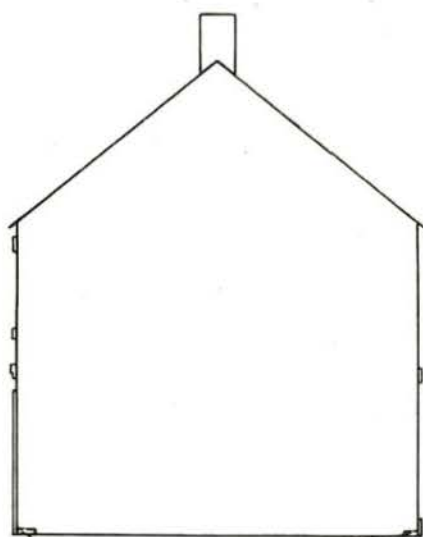
Die Maßskizze ist im Maßstab 1 : 1 für die Nenngröße N abgedruckt.



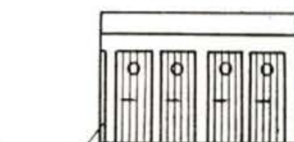

Straßenfront



Hoffront



Giebel von rechts gesehen



Ansicht des Stalles


Giebel des Stalles (von rechts gesehen)

Fehlgriff?

Wenn man unsere Zeitschrift „Modelleisenbahner" der letzten zwei Jahre durchblättert, so findet man oft den Ausdruck „empfindliche Lücke" im Zusammenhang mit dem Angebot bestimmter H0-Wagen und -Lokomotiven. Überblickt man als Anhänger der Nenngröße TT jedoch das große H0-Sortiment, so kann man darüber nur den Kopf schütteln.

Was bestehen dagegen für Einschränkungen im Angebot der Nenngröße TT. Natürlich ist besonders anzuerkennen, was bisher von der Firma Zeuke & Wegwerth KG für dieses Modellbahnsystem geschaffen wurde. Jetzt aber trat der erste Fehler in der Auswahl eines Modells auf.

Hierbei handelt es sich um das Angebot an Triebfahrzeugen. Im Katalog 1966/67 sind zwei neue Lokomotiven enthalten. Die für 1966 vorgesehene E 94 wird jeden Freund des Fahrleitungsbetriebes begeistern. Anders liegt es mit der für 1967 geplanten V 36. Diese Diesellok war nur in geringen Stückzahlen, hauptsächlich bei Werkbahnen zu finden. Ein schönes Modell wird es jedenfalls nicht, denn die Form der Aufbauten ist wenig ansprechend. Wie nun aus Heft 11/66 des „Modelleisenbahners" zu ersehen, wird jetzt jedoch die T 435 der ČSD erscheinen. Das Modell stellt gegenüber der V 36 eine günstigere Wahl dar, zumal diese Maschine als V 75 auf verschiedenen Güterbahnhöfen der DR eingesetzt ist.

Wo jedoch bleibt das Modell einer Diesellok der DR? Im Angebot TT sind nur zwei ČSD-Rangierloks und die westdeutsche V 200 enthalten. Warum wählte man nicht statt der T 435 die V 60? Falls man auf dieses Modell wegen etwaiger schlechter Laufeigenschaften verzichten wollte, so konnte man die V 100 wählen. Diese hätte ein schöneres Modell ergeben, zumal oft keine zweite Rangierlok benötigt wird. Eine weitere, einfachere Möglichkeit wäre, die Fertigung der V 180 oder neuen V 200 (DR) auf das vorhandene V 200-Fahrgestell. Ich glaube, eines dieser Modelle würden die Anhänger der Nenngröße TT freudiger begrüßen.

Horst Thieme, Dresden

Riccia fluitans kontra isländisches Moos

Sie werden jetzt keine Reportage eines Boxkampfes im Schwergewicht lesen, auch keinen Kriminalroman, sondern Sie werden erfahren, daß das in Modellbahnerkreisen so beliebte und doch recht seltene Isländische Moos in unserem Staat eine Schwester hat.

Sie heißt wissenschaftlich „Riccia fluitans" und wohnt in den Warmwasserbecken unserer einheimischen Aquarianer. Wie Sie sofort festgestellt haben, handelt es sich um eine Wasserpflanze. Im Normalzustand braucht sie viel Licht, 24 bis 26 °C Wärme, schwimmt auf dem Wasser und wächst so schnell wie Unkraut. Der Nachschub wäre also gesichert.

Aber wie sieht sie nun eigentlich aus? Das ist an sich schwer zu beschreiben, aber wenn Sie Isländisches Moos kennen, wissen Sie bereits alles. Sie sieht wirklich genauso aus, nur in ihrer Struktur feiner. Sie ist also nicht nur für den Maßstab 1 : 87 geeignet, sondern eigentlich noch viel besser für 1 : 120 und in hartnäckigen Fällen sogar für Bäume im Maßstab 1 : 160. Wenn Sie sich das Ganze grün vorstellen, so haben Sie das, wonach Sie in Zukunft schreien werden. Es sei noch erwähnt, daß die Riccia in mehr oder weniger zusammenhängenden Knäueln wächst.

Wenn sie von einem Aquarienliebhaber eine Handvoll bekommen haben, dann vergessen Sie bitte, daß die Riccia „weiblichen Geschlechts" ist. Sie darf nämlich nicht gedrückt werden und soll locker liegend auf einem Stück Papier trocknen. Ist letzteres geschehen, so werden Sie feststellen, daß das Pflänzchen nicht zerfallen ist, sondern an Zähigkeit zugenommen hat.

Jetzt gibt es drei Möglichkeiten. Sie können das Gestrüpp mit Beize einfärben oder auch mit Glyzerin oder Sie können es auch unbehandelt verwenden, für Bäume, Sträucher, Hecken, Büsche und alles, was Blätter hat. Sie brauchen sich nur noch kahle winterliche „Bäume" zu beschaffen, und Ihrer Phantasie sind keine Grenzen gesetzt. Wenn Sie die Riccia dunkelgrün einfärben, eignet sie sich sogar zur Herstellung von Hochwald-Kiefern. Hier noch ein kleiner Tip für Bezugsmöglichkeiten: Sie können sich an private Aquarianer wenden, an Zoohandlungen, an die Aquarienfachgruppen des Deutschen Kulturbundes oder sie nach dem obengenannten Rezept selbst züchten. Fische brauchen Sie nicht dazu. Zur Not eignet sich eine Schüssel mit Wasser an einem warmen Fensterplatz und Sie haben keine Sorgen mehr, wo Sie das Laub für Ihre Modellbäume herbekommen.

Ich habe selbst ein Muster angefertigt und war restlos begeistert davon.

Frau Helge Palm, Frankfurt/Oder

GLEISPLAN DES MONATS (N) ►

Von Lüdersdorf nach Güntersberge

Die Nummern der Gleisstücke entsprechen denen der „Piko-Information" Nr. 22/66. Beim Kauf diese Gleisstücknummern angeben!

Nr. 1	15 Stück
Nr. 2	18 Stück
Nr. 3	17 Stück
Nr. 4	12 Stück
Nr. 6	13 Stück
Nr. 7	17 Stück
Nr. 8	3 Stück
Nr. 9	6 Stück
Nr. 10	7 Stück
Nr. 11	1 Stück
Nr. 12	4 Stück
Nr. 18	5 Stück
Nr. 19	8 Stück

Gesamtgleislänge etwa 12,85 Meter.

Ing. Günter Fromm, Erfurt



Von Lüdersdorf nach Güntersberge

Nenngröße N

Mitteilungen des DMV

Einsendungen der Arbeitsgemeinschaften und von Interessenten zu „Wer hat – wer braucht?" sind zu richten an das Generalsekretariat des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes, 1035 Berlin, Simon-Dach-Str. 41 II. Die bis zum 8. jeden Monats eingehenden Zuschriften werden im Heft des nachfolgenden Monats veröffentlicht. Abgedruckt werden Ankündigungen über alle Veranstaltungen der Arbeitsgemeinschaften sowie Mitteilungen, die die Organisation betreffen.

Dresden

Herr Heinz Neumann, Dresden, Großenhainer Str. 4 b, ist Leiter einer Arbeitsgemeinschaft, die unserem Verband beigetreten ist.

Stolberg (Harz)

Alle Interessenten aus Stolberg und Umgebung haben die Möglichkeit, in der von Herrn Gerhard Vollrath geleiteten AG mitzuarbeiten.

Borna

Neu in den DMV aufgenommen wurde eine Arbeitsgemeinschaft unter der Leitung von Herrn Peter Klingst, Straße des Aufbaus 33.

Hermsdorf-Klosterlausnitz

Herr Walter Ludwig, Am Bahnhof 9, leitet eine Arbeitsgemeinschaft, die in unseren Verband aufgenommen wurde.

Dresden

Herr Wolfgang Barthel, Jordanstr. 8, gründet eine AG und bittet alle Interessenten um Anmeldung.

Boxdorf Kr. Dresden

Herr Peter Kießling, Nesselgrundstr. 8, bittet alle Interessenten am Modellbahnbau aus der Umgebung, sich zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft zu melden.

Seehausen (Altmark)

Herr Dieter Preuß, Mühlenstr. 15, gründet eine AG und bittet um Mitarbeit der Modelleisenbahner und Freunde der Eisenbahn aus der Umgebung.

Luckenwalde

Herr Gerhard Heinze, Poststr. 5, sucht Interessenten zur Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Lübbenau

Herr Lothar Vötzsch, Bertolt-Brecht-Str. 2, bittet um Mitarbeit bei der Gründung einer Arbeitsgemeinschaft.

Dresden

Die Arbeitsgemeinschaft im VEB Güterkraftverkehr veranstaltet in Vorbereitung der 9. Arbeiterfestspiele in Dresden ihre erste Modelleisenbahn-Ausstellung in der Zeit vom 12. 2. bis 19. 2. 1967 im Kultursaal des VEB Güterkraftverkehr Dresden, Bergmannstr. Es werden 20 Heimanlagen in den Nenngrößen N, TT und H0 sowie einige Anlagen in verschiedenen Baustufen und Schauvitrinen der Modellbahnindustrie gezeigt. Die Ausstellung ist werktags von 15.00 bis 19.00 Uhr und sonntags von 10.00 bis 19.00 Uhr geöffnet. Nachtfahrten Dienstag und Freitag von 19.00 bis 21.00 Uhr.

Leipzig

Die Mitglieder der Arbeitsgemeinschaft „George Stephenson" haben über verschiedene Objekte der Deutschen Reichsbahn Lichtbildreihen (Dias) hergestellt, die auch anderen Arbeitsgemeinschaften zur Verfügung gestellt werden können. Bisher sind fertiggestellt:

1. Die Schmalspurbahnen Oschatz–Strehla, Oschatz–Mügeln–Neichen–Lommatzsch (150 Dias).
2. Die Schmalspurstrecke Radebeul–Radeburg (50 Dias).
3. Mit der Schmalspurbahn ins Zittauer Gebirge (120 Dias).

In Arbeit befinden sich folgende Reihen, mit deren Fertigstellung 1967 zu rechnen ist:

1. Hauptbahnhof Leipzig (100 Dias).
2. Schmalspurbahn Wilsdruf–Freital (etwa 60 Dias).
3. Strecke Dessau–Wörlitz (etwa 50 Dias).
4. Strecke Bautzen–Wilthen (etwa 60 Dias).

Weitere Reihen befinden sich in Vorbereitung, deren Fertigstellung in den DMV-Mitteilungen bekanntgegeben wird. Nähere Auskünfte erteilt Herr Horst Schrödter, 7022 Leipzig, Wilhelm-Florin-Str. 9.

Schriftlichen Gedankenaustausch mit einem Modelleisenbahner der DDR wünscht sich Herr Pavel Horák, Jeremskova 66, PREROV, ČSSR.

Wer hat – wer braucht?

1/1 Suche Rehse-E 18 und -E 19 sowie Teile davon und Schneckenzahnräder Modul 0,4 mit 16 Zähnen und Stromabnehmer sowie Doppelkardangelenke. Biete „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1964.

1/2 **Biete Märklin-Schienen und -Weichen,** alt, mit Mittelleiter, Märklin-D-Zugwagen verschiedener Ausführung, Märklin-Personenwagen Ci, Märklin-Güterwagen, zwei Piko-Triebwagen mit Beiwagen (beleuchtet), Piko-Nebenbahntriebwagen mit Beiwagen, Piko-E 44 und -BR 23, sieben Personenwagen (Biuv), Lokschuppen (3ständig, Ringform, TeMos), suche Märklin-E 94.

1/3 **Suche für Schicht-Doppelstock-Mittelteil** einen Beleuchtungseinsatz sowie Inneneinrichtungen für Schicht-Oberlichtwagen. Außerdem Lok BR 38 und 62 in H0. Biete „Der Modelleisenbahner", Jahrgang 1964.

1/4 **Biete N-Material** (Loks, Wagen, Gleismaterial), „Der Modelleisenbahner", Jahrgänge 1952 bis 1966, „Das Signal", Hefte 3/62 bis 17/66 sowie diverse Ersatzteile, Gleisbildelemente u. a. Materialien.

1/5 **Suche Märklin-Lok SK 800 oder 3007,** auch defekt oder Teile davon.

1/6 **Tausche „Der Modelleisenbahner",** Jahrgänge 1963, 1964 und 1965 gegen Straßenfahrzeuge in H0 aller Art, auch ausländische Fabrikate.

Mitteilungen des Generalsekretariats

Das Präsidium unseres Verbandes dankt auf diesem Wege allen Mitgliedern, Freunden und Institutionen für die Glückwünsche zum Jahreswechsel.

Die Firma Zeuke & Wegwerth KG, Berlin, ist Mitglied des Deutschen Modelleisenbahn-Verbandes geworden. Für unsere Mitglieder haben wir noch Metallradsätze für H0, beiderseits isoliert, zum Preis von 0,30 MDN je Radsatz vorrätig. Wir bitten die AG, ihre Bestellungen geschlossen an die BV oder direkt an uns einzureichen. *Helmut Reinert, Generalsekretär*

Kleinbasteleien an H0-Figuren

Diesmal möchte ich Sie mit einigen kleinen, aber nicht unwesentlichen Veränderungen bekannt machen, die ich an einigen meiner Eisenbahnbediensteten vorgenommen habe.

In dem Sortiment der Eisenbahnfiguren war als erstes der Stationsvorsteher an der Reihe. Haben Sie schon mal gesehen, daß die Aufsicht den ganzen Tag lang ihre „Kelle" hochhält? Er tut es doch nur für ganz kurze Zeit, wenn ein Zug abfahren soll. Der kleine Mann tat mir jedesmal, wenn ich ihn ansah, richtig leid.

So habe ich ihm eben den Arm mit einer Nagelschere unter der Lupe an der Schulter aboperiert (abgeschnitten) und mit dem Befehlsstab nach unten wieder mit Mökol angeklebt. Die Schnittstelle mußte ich allerdings noch vor dem Ankleben etwas befeilen, damit die Haltung natürlich wurde.

Da der Befehlsstab vom Hersteller nur auf der Vorderseite einen grünen Ring bekommen hatte und durch das Herunternehmen des Armes aber die Rückseite der Kelle nach vorne kam, mußte diese auch noch etwas Farbe bekommen. Da die Figuren aus Plaste sind und ich aus Zeitmangel Plakatfarbe nehmen wollte, wurde die zu bemalende Stelle erst mit etwas Aceton bepinselt. (Am besten alles unter der Lupe machen.) Nun konnte mit weiß und rot die „Kelle" fertiggemalt werden. Die neue Haltung sieht recht gut aus und paßt auch besser zum Gesamtbild des Bahnsteigs. Als nächstes bekam der Rangierer ein rotes Band um seine Mütze gemalt. Jetzt sieht er ganz zünftig aus.

Der Dritte im Bunde war der Eisenbahner mit der Zugschlußscheibe Zg 3 in der linken Hand. Die Scheibe habe ich abgeschnitten, aber die Hand sollte man besser dranlassen. Also wieder mit Lupe arbeiten. Bei der Gelegenheit bekam er gleich an der linken Hand die unegalen Finger beschnitten. Die Operation war gar nicht zu sehen. Da er jetzt arbeitslos war, meine Bahnverwaltung aber dringend einen Zugführer brauchte, habe ich solange mit ihm diskutiert, bis er sich im Zuge der innerbetrieblichen Umsetzung bereit erklärte, die Stelle zu übernehmen. Er bekam also kurzerhand eine rote Schärpe über die rechte Schulter gemalt, eine Gehaltserhöhung und ab ging's zum Dienst auf dem Güterzug von Bernhardsthal nach ... (ist noch nicht fertig) Baumaterial fahren.

Nun zu einem anderen Fall. Da unsere Industrie manchmal ihre eigene Meinung von Zusammenstellung hat, muß man dem eben etwas abhelfen. Vielleicht lesen die Kollegen von ESPEWE zufällig diesen Artikel. Er könnte ihnen Arbeit sparen und vielen Modelleisenbahnern etwas mehr Freude weil Spielraum in der Anwendung bringen.

Da gibt es ein Beutelchen, das enthält einen vierrädrigen Gepäckhandwagen, auf dem drei Kohlensäcke kleben. Dazu einen Kohlenmann, der noch einen Sack in den Händen hält. Dem VEB ESPEWE zum Trotz habe ich die Kohlensäcke vorsichtig vom Wagen und von der Figur abgelöst und zum allgemeinen Ladegut getan. Jetzt kann man auch andere Sachen auf den Wagen laden, und der Mann kann seine Arbeitskraft noch woanders einsetzen. Meiner Eisenbahngesellschaft ist geholfen. Leider hat sich ESPEWE eine Arbeit zu viel gemacht und auch noch Kleber verbraucht. Solche Montagearbeiten sollte man den Modelleisenbahnern überlassen, denn diese entscheiden von Fall zu Fall, wie sie es gern hätten.

Frau Helge Palm, Frankfurt (Oder)

● *daß Anfang 1966 von den rund 130 000 km Streckenlänge der Sowjetischen Eisenbahnen (SZD) etwa 25 000 km elektrifiziert waren und ungefähr 55 000 km ausschließlich mit Dieseltriebfahrzeugen befahren wurden?*

● *daß die Dänischen Staatsbahnen (DSB) weitere zehn elektrische Lokomotiven von der schwedischen Firma NOHAB erhalten? Mit diesen Lokomotiven (sechsachsig, 3300 PS, 143 km/h) sollen die schwersten Züge über die geplante Hochbrücke über den Großen Belt gezogen werden. Dadurch würden sich die Fahrzeiten zwischen Kopenhagen und Jütland wesentlich verkürzen.*

WISSEN SIE SCHON ...

● *daß im Herbst 1965 mit den Diesellokomotiven V 180 103 und V 180 104 Demonstrations- und Probefahrten auf einigen besonders schwierigen Strecken der Bulgarischen Staatsbahn ausgeführt wurden? Bei insgesamt 20 000 km Laufleistung wurden alle Zuggattungen gefördert und dabei die in die Lokomotiven gesetzten Erwartungen voll erfüllt.*

● *daß die Sowjetischen Eisenbahnen Schnellfahrversuche machen und in den nächsten Jahren die 650 km lange Strecke Moskau—Leningrad mit 180 bis 200 km/h befahren wollen? Auf der Grundlage der Ellok ČS2 (Achsfolge Co'Co', 160 km/h, 4115 kW, Import aus der ČSSR) soll eine Schnellfahrlokomotive entwickelt werden und außerdem sind Elektrotriebzüge für 200 km/h in Entwicklung.*

● *daß bei der Deutschen Bundesbahn (DB) Anfang 1966 etwa 4000 Dampflokomotiven, 1978 Diesellokomotiven und 1918 Elloks (davon etwa 1400 Neubauloks) im Einsatz waren?*

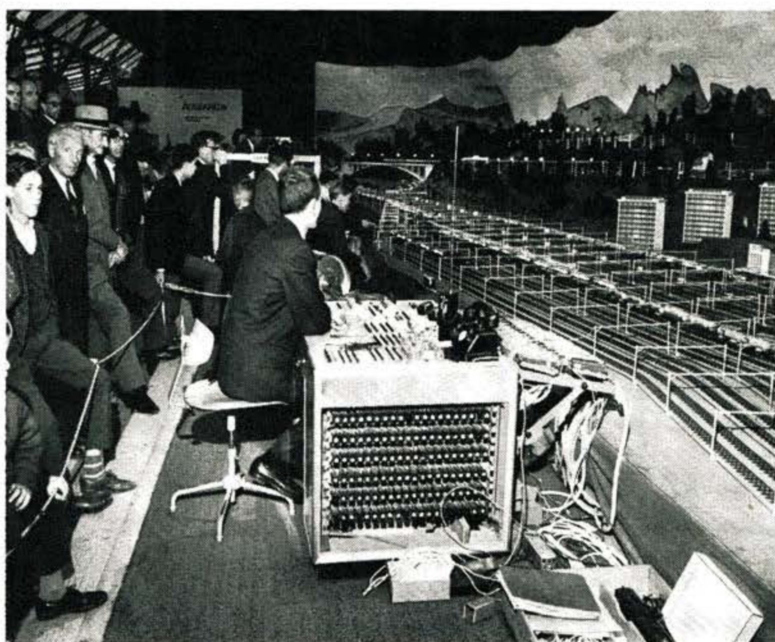
● *daß in England eine Rangierlokomotive entwickelt wurde, die auf Schiene und Straße verkehren kann? Sie hat zwei Radsätze für die Schiene und dazu vier luftbereifte, hydraulisch einziehbare Räder für den Straßenverkehr und kann damit bei einer Leistung von 15 PS auf Schiene und Straße mit 19 km/h fahren.*

Ing. J. Herrmann, Mülsen St.Niclas

● *daß die Deutsche Reichsbahn im November 1966 die ersten Diesellokomotiven der Baureihe V 200 aus der Sowjetunion erhielt?*

Foto: Ing. G. Fiebig, Dessau





Ein Paradies für jung und alt ist eine der größten Modellbahnanlagen Europas, die in Gossau (Sankt Gallen) gezeigt wird. 40 Triebfahrzeuge, 150 Reisezugwagen und 90 Güterwagen fahren auf den insgesamt 850 m Gleisen. Etwa 1000 elektrische Anschlüsse münden im Schaltpult ein, das sich vor dem 18 m langen Bahnhof befindet. Im Auftrage der Schweizerischen Bundesbahnen ist die Anlage gebaut worden; aus dem Eintrittserlös soll das neue Pfadfinderzentrum in Gossau finanziert werden.

Foto: Zentralbild



BUCHBESPRECHUNG

Transportökonometrie — Ökonomisch-mathematische Modelle im Transportwesen

Von Dr. rer. oec. habil. Klaus-Jürgen Richter
Transpress VEB Verlag für Verkehrswesen, Berlin
290 Seiten, Preis 20,— MDN. Erschienen 1966

Die Verflechtung und Komplexität ökonomischer Erscheinungen und Prozesse sind — wie in allen anderen Volkswirtschaftszweigen — auch im Transportwesen gegeben und erfordern es, bei der Leitung des Transportprozesses in großem Umfang mathematische Methoden und Verfahren anzuwenden. Durch die mathematische Modellierung ökonomischer Sachverhalte ist es möglich, optimale Entscheidungen zu treffen und damit eine bestimmte Aufgabenstellung mit dem minimalsten gesellschaftlichen Aufwand zu erreichen.

Diesem Ziel dient die vorliegende Veröffentlichung, deren Hauptgegenstand „transportökonometrische Modelle, ihre Struktur, ihr ökonomischer Inhalt und die aus ihnen ableitbaren Ergebnisse" bilden.

Die Arbeit ist in acht Kapitel gegliedert:

1. Die Abgrenzung des Begriffes „Transportökonometrie"

Behandelt werden die Begriffsbildung und die Arbeitsstufen der Transportökonometrie.

2. Das Verflechtungsmodell als transportökonometrisches Grundmodell

Hauptabschnitte bilden: der Modellbegriff — die Widerspiegelung der Verflechtungsbeziehungen in der Verkehrsmatrix — das territorial gegliederte Verflechtungsmodell, eine erweiterte Verkehrsmatrix — die Korrektur der Koeffizienten des Modells — die Dynamisierung des Modells.

3. Der Einsatz und die Erweiterung des Verflechtungsmodells zur Lösung transportökonometrischer Aufgaben

Dargestellt werden u. a. die Analyse und Prognose der Transport- und Beförderungsleistungen — die Optimierung der Liefer- und Transportbeziehungen — die transportoptimalen Standorte — das Verflechtungsmodell als Grundlage der Arbeitsteilung zwischen den Transportzweigen — die innerbetrieblichen Verflechtungsbilanzen im Transportwesen.

4. Die zusammenfassenden transportökonometrischen Modelle

Im Rahmen dieses Kapitels werden Zeitreihenmodelle, Korrelationsmodelle und Elastizitätsmodelle erläutert.

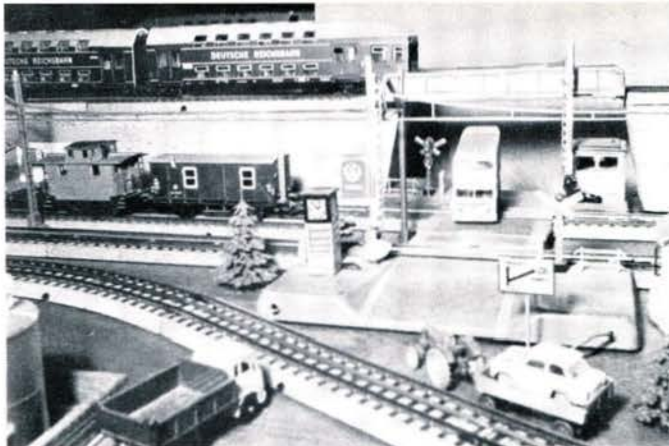
5. Die optimale Kapazität von Verkehrseinrichtungen
6. Die Entscheidungs- und spieltheoretischen Ansätze in der Transportökonometrie
7. Die Gewinnung der Modellparameter und die Prüfung ihrer Verläßlichkeit
8. Ausblick

Hervorzuheben ist, daß es dem Autor durch die zweckmäßige Gliederung und die Verwendung von Beispielen gelungen ist, die Problematik des Gebietes Transportökonometrie in verständlicher Form zu vermitteln.

Ruth Jaschik

Es begann mit einer

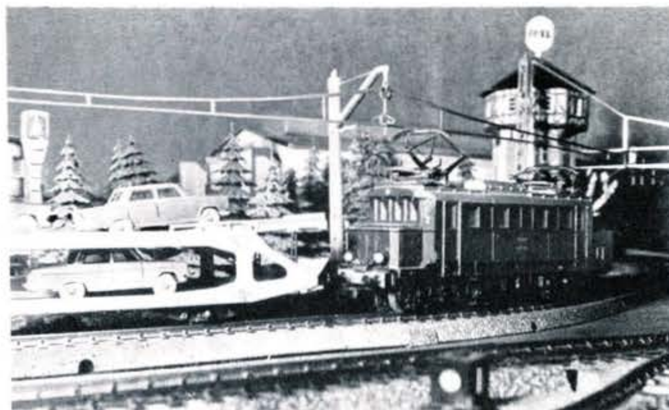
UHRWERK-EISENBAHN



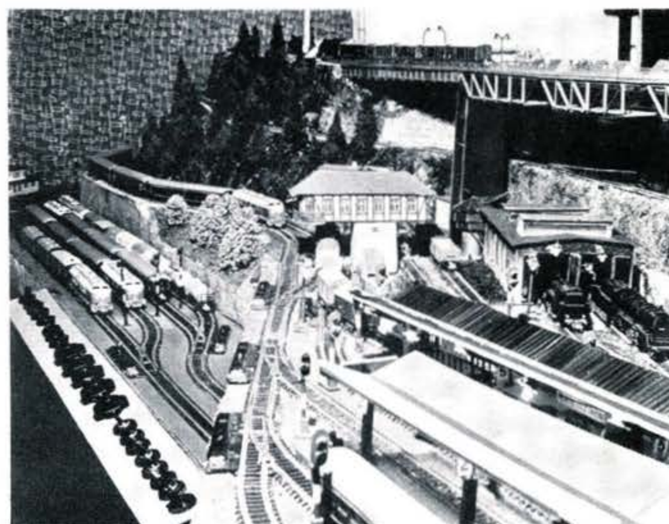
Im fünften Lebensjahr erhielt Herr Frank Bellin, Berlin, eine Spielzeugeisenbahn in der Nenngröße 0. Bis zum Jahre 1949 beschäftigte er sich mit ihr, stellte sich aber dann auf die Nenngröße H0 um. Das Gleismaterial stammt von der Firma Märklin (Dreileiter). Neuere Punktkontaktgleise dieser Firma sind größtenteils auf dem sichtbaren Teil der Anlage verlegt; die älteren Dreileiter-Märklin-Gleise liegen in verdeckten Abschnitten. Für die Fahrstromversorgung stehen fünf Transformatoren zur Verfügung. Die Anlage ist teilweise mit einer Fahrleitungsanlage ausgestattet. Sechs Züge können gleichzeitig durch das Märklin-Blocksystem mit Zugbeeinflussung fahren. Vor den Signalen (Form- und Lichtsignale) bleibt beispielsweise vor der Einmündung eines zweigleisigen Streckenabschnitts in einen eingleisigen Abschnitt solange ein Zug stehen, bis der Gegenzug den eingleisigen Abschnitt passiert hat und das entsprechende Signal durch einen Schienenkontakt auf „Fahrt frei mit Geschwindigkeitsbeschränkung" gestellt ist. Unabhängig vom Blocksystem können jedoch sämtliche einfachen Weichen, doppelte Kreuzungsweichen und Signale separat vom Stellwerk aus bedient werden. Damit kann man die Zugfolge ändern und ungehindert rangieren.

Alle Abstellgleise sind mit Entkupplungsschienen versehen. Die beiden beschrankten Bahnübergänge werden automatisch über Kontaktschienen betätigt. Bei dem Lokomotivschuppen schließen sich alle Tore von selbst, sobald eine Lok eingefahren ist. Neben dem Lokschuppen steht eine elektromagnetisch angetriebene Großbekohlungsanlage sowie ein Wasserturm und ein Wasserkran.





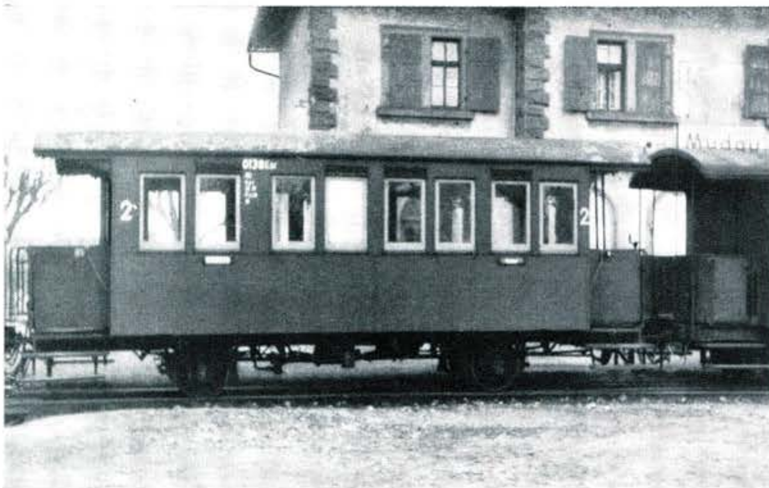
Fotos: Frank Bellin, Berlin



Vier Jahre schon baut Herr Bohuslav Meduna aus Brno (ČSSR) an seiner 3,5 m × 1,5 m großen TT-Anlage und „doch ist sie noch nicht ganz beendet". Verlegt wurden bisher etwa 75 m Gleise der Firma Zeuke & Wegwerth KG und 64 elektromagnetische Weichen sowie fünf Kreuzungen. Auf der Anlage fahren Lokomotiven der Baureihen 23^{10}, 81, 92, V 200, T 334, E 499 und E 70. Diese Triebfahrzeuge ziehen 40 Reisezugwagen und 100 Güterwagen.

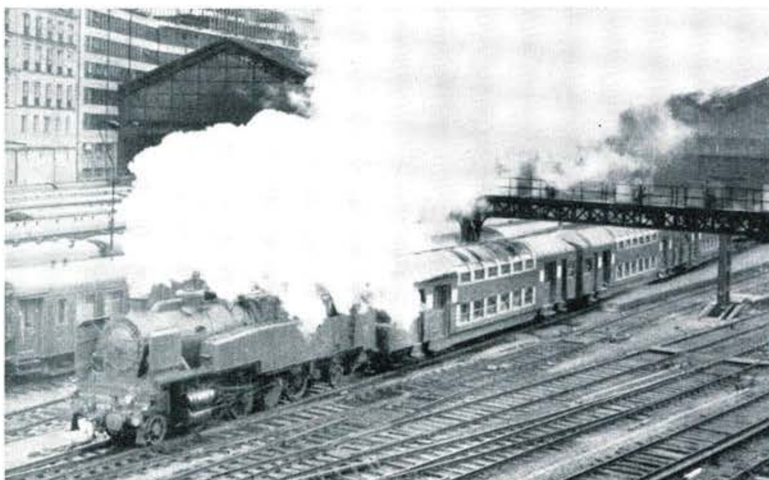
Foto: Bohuslav Meduna, Brno (CSSR)





Im Heft 7/1964 hatten wir die Wagen der ehemaligen Feldabahn (Dorndorf–Kaltennordheim in Thüringen) vorgestellt. „Ob von den Fahrzeugen noch auf irgendeiner vergessenen Schmalspurstrecke Exemplare verkehren, ist nicht bekannt" schrieb unser Autor. Jetzt erhielten wir ein Foto, auf das ein Wagen (offenbar ehemals BCi) der alten Feldabahn zu sehen ist. Die Aufnahme entstand Ende 1964 auf der Schmalspurbahn Mosbach/Baden–Mudau.

Foto: Arno Giegerich, Wiesbaden





Auch in Frankreich gibt es Doppelstockzüge. Unser Bild zeigt einen solchen bei der Ausfahrt aus dem Bahnhof St. Lazare in Paris. Er wird gezogen von einer Tenderlokomotive der Baureihe 141 TD.

Foto (April 1964): Dr. H. J. Feißel, Hanau

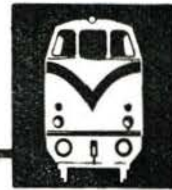




Einer der neuen Straßenbahntriebwagen vom Typ T 3, wie er in Bratislava (ČSSR) eingesetzt ist.

Foto: Peter Nagy und Georg Földes, Bratislava

FÜR UNSER LOKARCHIV



Ing. GÜNTHER FIEBIG, Dessau

Die preußische G 8

Прусский товарный локомотив серии Г-8

The Prussian "G 8"

La locomotive prussienne du type G 8

Was für eine Reisezuglokomotive allgemein gilt, trifft auch für die Güterzuglokomotiven zu: Um die Jahrhundertwende waren die vorhandenen Gattungen in Preußen zu schwach. Die aufstrebende Industrie forderte schwerere und leistungsfähigere Güterzuglokomotiven als es die G 7-Bauarten waren. Der Hannoveraner von B o r r i e s schlug 1901 den Bau von 1'Dn4V- und 1'Dn2V-Lokomotiven vor. Er wurde dazu durch eine Studienreise nach den USA angeregt, in denen derartige, für die damalige Zeit schwere Dampflokomotiven bereits liefen. Doch G a r b e , der für die Entwicklung der Lokomotiven der KPEV maßgebliche Mann, entwickelte zu dieser Zeit schon eine vierfachgekuppelte Güterzuglokomotive, bei der der damals noch neue Überhitzer verwendet werden sollte. Garbe wollte mit einer möglichst kleinen Konstruktionsmasse eine leistungsfähigere Lokomotive schaffen, als es die vorhandenen G 7-Gattungen und der Borries'sche Entwurf waren bzw. hätten sein können. Er lehnte sich bei der Konstruktion der als G 8 bezeichneten Maschine weitgehend an die G 7-Lokomotiven an. Die Maße des Langkessels der G 7^2 wurden übernommen und um Masse zu sparen, die er für den Überhitzer brauchte, erhielt der Langkessel nur zwei Schüsse mit einer Dicke von 14,5 mm. Der Kessel der G 7^2 bestand aus drei Schüssen mit einer Wanddicke von 16 mm. Die Länge der Heizrohre betrug 4100 mm, später 4500 mm. Auch die Rostlänge wurde mehrmals geändert; ursprünglich 2200 mm lang, wurde von Garbe später eine Länge von 2550 mm gewählt. Es entstand ein leistungsmäßiger befriedigender Kessel mit einer genügend großen Heizfläche, dabei war die Masse des Kessels mit Überhitzer und Ausrüstung mit 17 600 kg nur um 600 kg größer als die des G 7^2-Kessels. 153 Lokomotiven der Gattung G 8 erhielten noch den Rauchkammer-Überhitzer, dementsprechend der Kessel ein sogenanntes Flammrohr. Ab 1906 kam der Rauchröhren-Überhitzer, wie wir ihn heute noch kennen, zum Einbau. Jedoch wurde der vom Rauchkammer-Überhitzer herrührende größere Durchmesser der Rauchkammer selbst beibehalten. Erstmalig wurde bei vierfachgekuppelten Güterzuglokomotiven von Garbe ein Raddurchmesser von 1350 mm gegenüber den bisher üblichen Durchmessern von 1250 mm gewählt. Änderungen in den ersten Jahren der Entwicklung waren die Zylinderabmessungen, der Kolbenhub und die Schieberanordnungen unterworfen. So wiesen die ersten G 8 etliche Kinderkrankheiten auf, die vorerst zum Verruf dieser Gattung führten, obwohl die Leistungsfähigkeit gelobt wurde. Dies hatte zur Folge, daß die KPEV noch 1908 eine schwere Naßdampf-Güterzuglokomotive mit vier Kuppelachsen, die G 9, bestellte und bis 1913 etwa 200

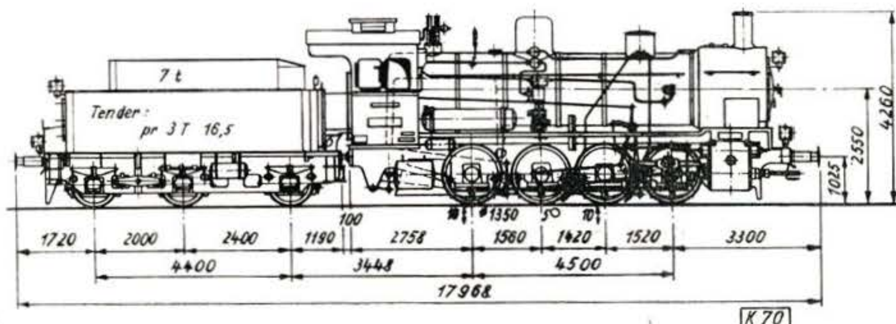


Bild 1 Maßskizze der G 8 (Baureihe 55^{16-22}) mit Tender 3 T 16,5 (preuß.)



Bild 2 G 8 mit Tender 2'2'T 16 (preuß.); 55 2170



Bild 3 55 1949 mit Rangierabteilung

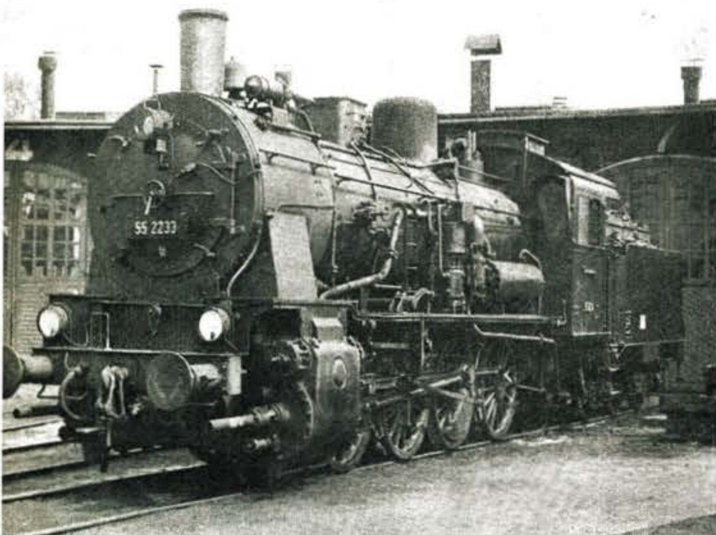


Bild 4 55 2233 mit Tender 3 T 12 (preuß.)

Bild 5 55 2266 vor einem PmG bei Luckau



Stück beschaffte. Inzwischen waren auch die Mängel der G 8 beseitigt worden und ebenfalls bis 1913 stellten die preußischen Direktionen 1045 Stück davon in Dienst. Darunter befanden sich auch sieben Lokomotiven mit Gleichstrom-Zylindern nach Prof. Stumpf und zehn mit der Lentz-Ventil-Steuerung. Diese wurden aber bald wieder in Normallokomotiven umgebaut oder als Heizlokomotiven aufgestellt. Mit der 1912 begonnenen Entwicklung der bekannteren G 8^1-Lokomotiven, bei der jetzt Achslasten bis zu 17 Mp zugelassen waren, liefen die Lieferungen der G 8 aus. Heute ist sie nahezu vergessen, etwas zu Unrecht, soweit es den Dampflokomotivfreund betrifft. Die G 8 war eine Pionierlokomotive und ihre Entwicklung eine Pioniertat. Stellen wir einmal die Ergebnisse einiger Probe- und Vergleichsfahrten der damals stärksten Güterzuglokomotiven gegenüber, wie sie aus der Literatur bekannt sind.

Die G 7^1 (Dn2) beförderte auf $5^0/_{00}$ Güterzügen von 385 t mit 40 km/h, die G 8 unter gleichen Bedingungen 700 t. Auf einer Steigung von $3^0/_{00}$ wurden mit 38 km/h sogar 1736 t befördert. Dabei entwickelte die G 8 eine Kesselleistung von über 1100 PS. Bei Vergleichsfahrten der G 8 mit der G 7^2 (Dn2v) auf der Strecke Stettin–Stargard, die 1904 ausgeführt wurden, verbrauchte die G 8 48% weniger Wasser und 56% wenger Kohle als die G 7^2. Das war doch ein Fortschritt! Nachstehend noch ein Auszug aus den Schlepplastentafeln der Preußischen Staatsbahn:

		G 7^1	G 7^2	G 7^3	G 8	G 9
Steigung	Geschw. km/h	Dn2	Dn2v	1'Dn2v	Dh2	Dn2
$25^0/_{00}$	40	55	65	70	135	105 t
$10^0/_{00}$	40	215	235	245	380	320 t
$5^0/_{00}$	40	395	425	445	660	570 t
$2^0/_{00}$	40	670	710	740	1085	940 t
$0^0/_{00}$	40	1125	1190	1245	1795	1565 t

Die ersten Lokomotiven (1901 bei Vulcan bestellt), die 1902 als Fabriknummern 1930 bis 1942 geliefert wurden, erhielt die Direktion Saarbrücken der KPEV mit den Betriebsnummern 2100 bis 2112. Dort beförderten sie schwere Kohlenzüge mit 110 Achsen auf der Strecke Koblenz–Trier. 1906 wurden diese 13 Lokomotiven der ersten Lieferung umgenummert und erhielten dabei die Bezeichnung G 8 Saarbrücken 4801 bis 4813. 1918 verblieben sie bei den selbstständig gewordenen Saarbahnen. Nach dem ersten Weltkrieg kamen viele G 8-Lokomotiven in nichtdeutsche Gebiete, so nach Österreich, Polen, Frankreich u. a. 1925 befanden sich im Bestand der Deutschen Reichsbahn, nachdem bis dahin bereits eine Anzahl G 8 ausgemustert waren, noch 656 Lokomotiven, die ab dieser Zeit als Baureihe 55^{16-22} bezeichnet wurden. 1935 übernahm die DR noch einmal zwölf G 8 von den Saarbahnen, darunter als spätere 55 2257 bis 2262 sechs Lokomotiven aus der ersten Lieferung. 1939/40 „vereinnahmte" die Reichsbahn noch 46 Stück von den Polnischen Staatsbahnen, die dort unter der Bezeichnung Tp 3 liefen. Nach dem zweiten Weltkrieg verschwanden viele der noch vorhandenen G 8, die bis dahin nur noch im Rangier-, in seltenen Fällen im Nebenbahndienst eingesetzt waren. Heute

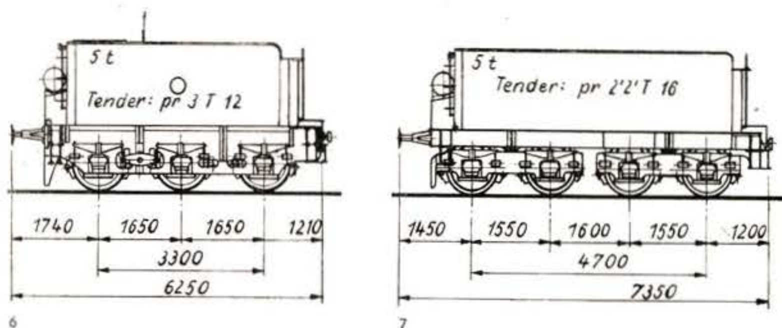


Bild 6 Maßskizze des Tenders 3 T 12 (preuß.)

Bild 7 Maßskizze des Tenders 2'2'T 16 (preuß.)

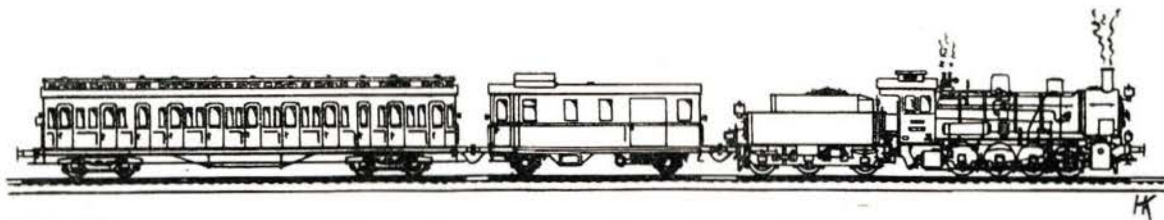


Bild 8 Skizze eines Kurzpersonenzuges, bestehend aus G 8, Pwgs und einem B 4 (ehemals preuß. 3.-Klasse-Abteilwagen), Maßstab 1 : 300

laufen nur noch einige wenige im einfachen Nebenbahndienst bei der Deutschen Reichsbahn.

Bei den bei der DR noch im Dienst stehenden G 8-Lokomotiven sind auch noch alle drei Tenderbauarten vorhanden, mit denen die G 8 zur Zeit ihrer Beschaffung gekuppelt wurde. Die ersten G 8-Lieferungen erhielten den 3 T 12, spätere Lieferungen den 2'2' T 16 und schließlich wurde der 3 T 16,5 der Regeltender auch dieser Lokomotivbauart.

Die bei der Deutschen Reichsbahn befindlichen G 8-Lokomotiven sind im Bw Luckau beheimatet. Sie werden eingesetzt im Rangierdienst auf den Bahnhöfen Luckau und Lübben Hbf und verrichteten den Zugdienst auf den Strecken Luckau–Uckro–Falkenberg/Elster, Lukkau–Lübben–Beeskow und Uckro–Dahme. Die Personenzüge werden meist als PmG gefahren und es ergeben sich somit für den Modelleisenbahner reizvolle Zugzusammenstellungen. Neben der Lokomotive bestehen die Züge aus moderneren Güterzug-Gepäckwagen, zweiachsigen Nebenbahn-Personenwagen oder noch vorhandenen Kriegs-Personenwagen in Güterwagen-Bauart und verschiedenen Güterwagen. Daneben sind aber auch einige Leichttriebwagen älterer und neuerer Bauart auf den oben genannten Strecken eingesetzt. Da diese Fahrzeuge ab und zu auch einmal ausfallen, konnte folgende Zugzusammenstellung beobachtet werden: Als P 2430 Beeskow–Uckro verkehrte die Lokomotive 55 2024 mit einem Pwgs und einem B 4, also einem ehemals preußischen Abteilwagen mit Drehgestellen. Als Trost für manchen platzbeschränkten Modelleisenbahner ist dieser Zug als Skizze in Bild 8 dargestellt.

Die Tage der letzten G 8 sind gezählt! Immerhin ist diese Bauart rund zwei Lokomotivzeitalter – das sind etwa 60 bis 65 Jahre – im Dienst gewesen. Ade, G 8! Uns bleiben nur die Erinnerungen und einige Bilder dieser Lokomotiven.

Literatur:

„Beiträge zur Lokomotivgeschichte", 1937;

„Die Entwicklung der Lokomotive im Gebiete des VMEV", Band II

Zeichnungen: H. Köhler, Erfurt

Fotos: Verfasser

Technische Daten der G 8:

Lieferung		mit Rauchrohr-Überhitzer	mit Rauchkammer-Überhitzer	
Höchstgeschwindigkeit	km/h	55	55	55
Zylinderdurchmesser	mm	590[1])	600	600
Kolbenhub	mm	660[2])	660	660
Steuerung		Heusinger, außenliegend		
Kesselüberdruck	kp/cm²	12	12	12
Rostfläche	m²	2,25[3])	2,39	2,42
Strahlungsheizfläche	m²	11,85	12,58	12,58
Heizrohrdurchmesser	mm	41/46	41/46	41/46
Anzahl der Heizrohre		220[4])	152	152
Rauchrohrdurchmesser	mm	305/331	125/133	125/133
Anzahl der Rauchrohre		1[4])	21	21
Länge der Rohre	mm	4100	4500	4500
Verdampfungsheizfläche	m²	131,90	137,53	137,53
Überhitzerheizfläche	m²	31,34	40,00	40,00
Tenderbauart		3 T 12	2'2'T 16	3 T 16,5
Brennstoffvorrat	t	5,00	5,00	7,00
Wasservorrat	m³	12,00	16,00	16,50
Lok und Tender Länge über Puffer	mm	16 878	18 008	17 968
Radstand	mm	11 868	13 258	12 348
Fahrzeugmasse, dienstbereit	t	90,1	100,7	104,0
Reibungslast	Mp	56,2	57,3	58,5

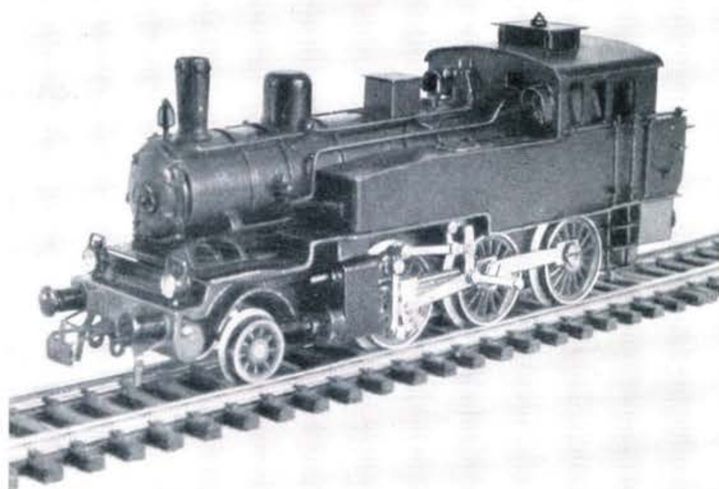
[1]) Bei Ursprungsausführung 550 mm

[2]) Bei Ursprungsausführung 590 mm

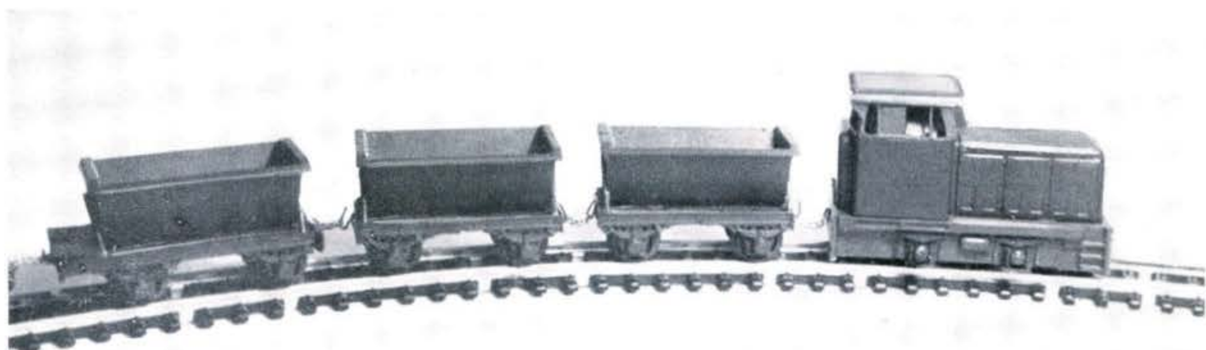
[3]) Bei Ursprungsausführung 2,20 m²

[4]) 1 Flammrohr

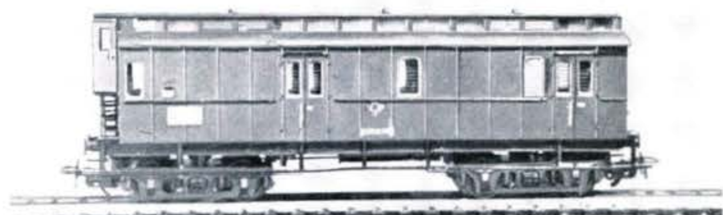
Selbst gebaut



1



2



3

4

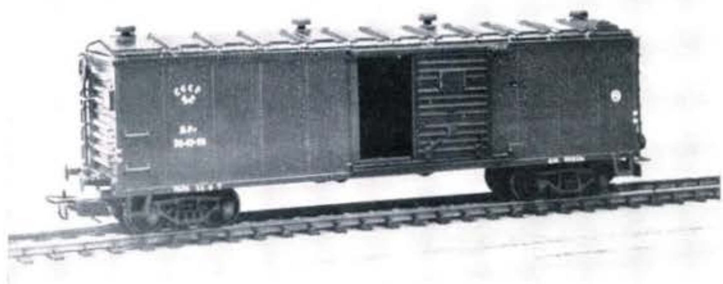


Bild 1 Dieses H0-Modell der Lokomotive der Baureihe 74^{0-3} (ex preußische T 11) baute sich Herr Dipl.-Ing. Günter Bucher, Zschopau. Fast alle Drehteile wurden mit einer Handbohrmaschine angefertigt. Das Handrad an der Rauchkammertür stammt aus einer Armbanduhr.

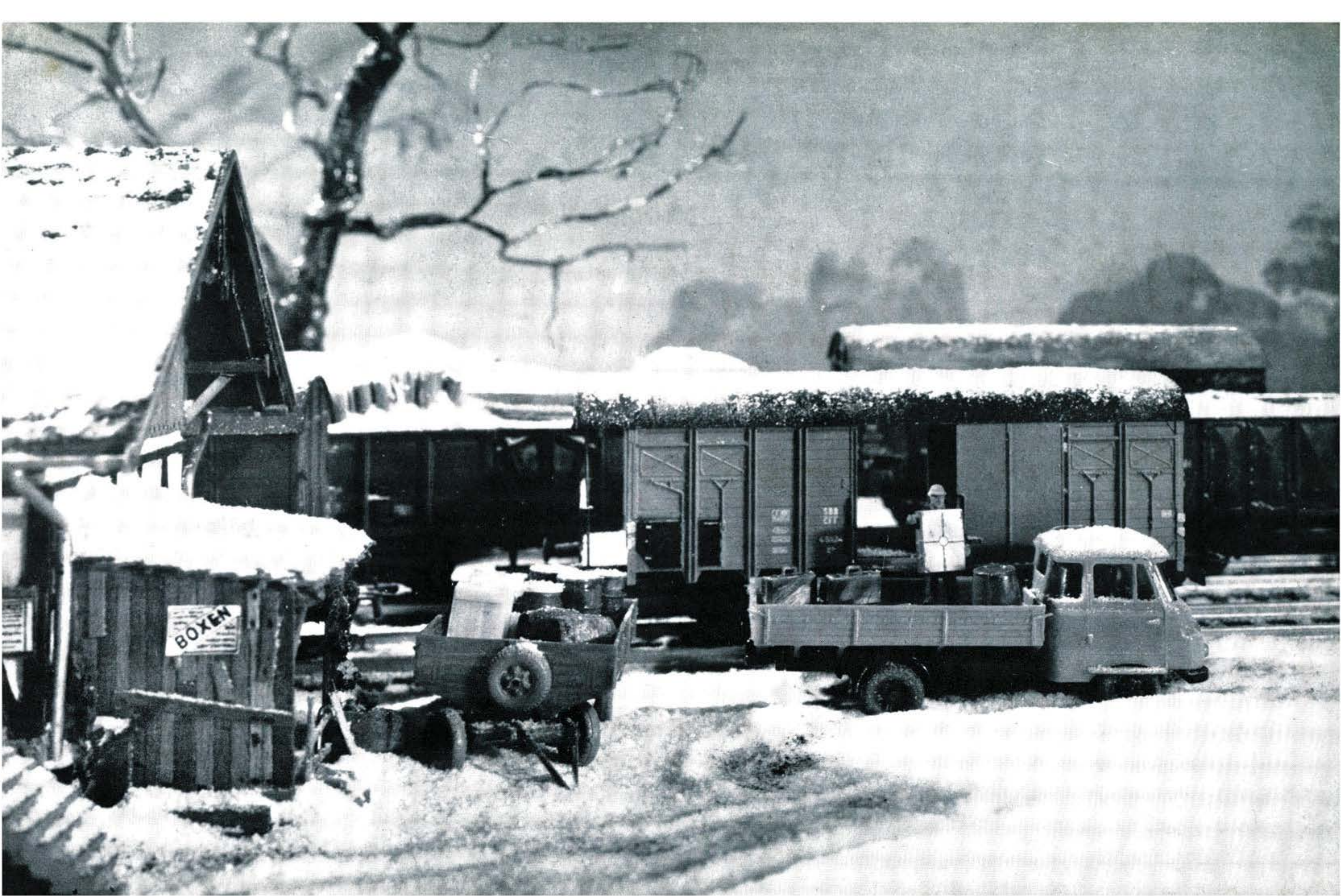
Foto: Günter Bucher, Zschopau

Bild 2 Aus handelsüblichen Materialien (Kippmulden von Plastikloren, Zeuke-Güterwagenuntergestellen, frisierte Diesellok aus einem TT-Startkasten von Zeuke & Wegwerth KG) bastelte Herr Udo Wolter, Berlin, eine Feldbahn für 12-mm-Spurweite (aber Nenngröße H0).

Foto: Udo Wolter, Berlin

Bilder 3 und 4 Der Post-4-Wagen entstand nach einer Verkürzung eines längeren Postwagens der österreichischen Firma Liliput. Aus einem ehemaligen Güterwagen der italienischen Firma Rivarossi ist das Modell eines G-Wagens der Sowjetischen Eisenbahnen umgebaut worden. Beide Wagen frisierte Herr Rolf Thalheim, Westberlin, um.

Foto: Rolf Thalheim, Westberlin


BOXEN